

24 МНЕНИЯ О ВСЕДОРОЖНИКАХ с. 242
№7 (901) ИЮЛЬ 2006
Обзор отличный!
За рулем
КОМПАКТНЫЙ ОБРАЗ ЖИЗНИ
с. 32
CITROËN C3
NISSAN MICRA
TOYOTA YARIS
СПЕЦТЕСТ
ОСТОРОЖНО, ПРИЦЕП 124
КОМПОНЕНТЫ
МАСЛО ДЛЯ КОРОБКИ 166
ТЕХНИКА
РЕВОЛЮЦИЯ СВЕТА 198
БЕЗОПАСНОСТЬ
ОТЧЕГО УМЕР ДВИГАТЕЛЬ 238
HONDA CIVIC
с. 52
ШЕДЕВР СРЕДИ ШИРПОТРЕБА
ISSN 0321-4249
06007
9 770321 424007



СОВЕТЫ МАШИНИСТУ 124

СОДЕРЖАНИЕ

ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» №7 – 2006





62 102
198 220





АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

Список дилеров, продающих автомобили, о которых рассказано в этом номере журнала, – на с. 285.



АВТОСАЛОН



ЗА ИХ БУДУЩЕЕ!

Фантасты любят писать о технике инопланетян и всякого рода пришельцев. Защитные поля, сверхпрочные материалы, источники энергии… Интересно, как изменилась наша жизнь, если бы после очередного своего визита на Землю эти пришельцы оставили здесь на память неубиваемые и непотопляемые электронные табло? Представляете: стоит такое в центре Москвы и показывает истинную картину окружающей среды – от уровня запыленности до концентрации оксидов углерода или азота. И никакой начальник не в состоянии это табло выключить или «подправить» его показания…

Случись такое, наша жизнь изменилась бы коренным образом! От вида запредельных цифр разбегутся иностранные инвесторы, переселится куда-нибудь правительство, рухнут цены на жилье в центре… Но только когда до всех дойдет, что бежать-то некуда – проклятые табло стоят повсюду! – тогда мы и бросимся наводить порядок в своем доме. Если успеем, конечно…

Сегодня же играем в дурацкие игры. Каждый – в свою. К примеру, таможенники вдруг заявляют, что отныне определять экологическую пригодность ввозимых в страну автомобилей будут… по дате их выпуска! Не по наличию нейтрализатора и не по фактическим выбросам, а по паспорту – иначе просто не умеют! Причем игра продлится недолго – до 1 сентября: потом, надо полагать, придумают другую.

У российских промышленников – своя игра, причем в паре с правительством. С чьего согласия нам продают дрянное топливо? Почему с таким скрипом автозаводы отказываются от карбюраторов? До каких пор можно экономить на экологии? Да нам уже не Евро II, а Евро V впору вводить – и не по чужой указке, а по своей доброй воле! Сделайте глубокий вдох – разве этого не достаточно?

А что же потребитель? Дурные примеры заразительны: у него свои игры. Заменяет неисправные нейтрализаторы на «пустышки», «перешивает» программы в контроллерах, откладывает деньги на «ускоренное» прохождение техосмотра. И, заметьте, ни один наш кустарь-одиночка даже не пытается сделать свой автомобиль экологически чистым. Мощным и прожорливым – да, а вот экономичным и экологичным – нет.

Неужели мы в самом деле ждем инопланетян, которые наглядно покажут, что «так жить нельзя»? Крохотный немецкий городок, упомянутый в одном из материалов этого номера, обзавелся таким табло без всякого потустороннего вмешательства – современные европейцы не желают жить на помойке и не ждут помощи с неба.

Фантасты предугадали многое. И среди их прогнозов – жуткие города будущего – с мрачными катакомбами, платным воздухом и людьми-мутантами. Так вот – я не желаю, чтобы первыми жителями таких поселений стали наши дети! И уже не прошу, а требую от своего правительства: перестаньте загрязнять воздух моей страны! Прекратите играть в проблему – начните ее решать! Измеряйте, проверяйте, стройте – запрещайте! И поставьте, наконец, «инопланетные» табло хотя бы в нескольких крупных городах – любой россиянин скажет вам за это спасибо.

И наши дети – тоже. Чистый воздух – это их будущее.

П. МЕНЬШИХ

Отчет о конференции главного редактора читайте на с. 274.

ДИТЯ ДВУХ ГОСПОД

ФИАТ ознаменовал свое возвращение в сегмент вседорожников моделью «Седичи» – клоном «Сузуки-SX4».

К совместной разработке по сути одного и того же автомобиля двумя разными фирмами прибегают все чаще – издержки надо сокращать. А облику всегда можно придать индивидуальность, не затрагивая платформы, поглощающей наибольшую часть инвестиций.

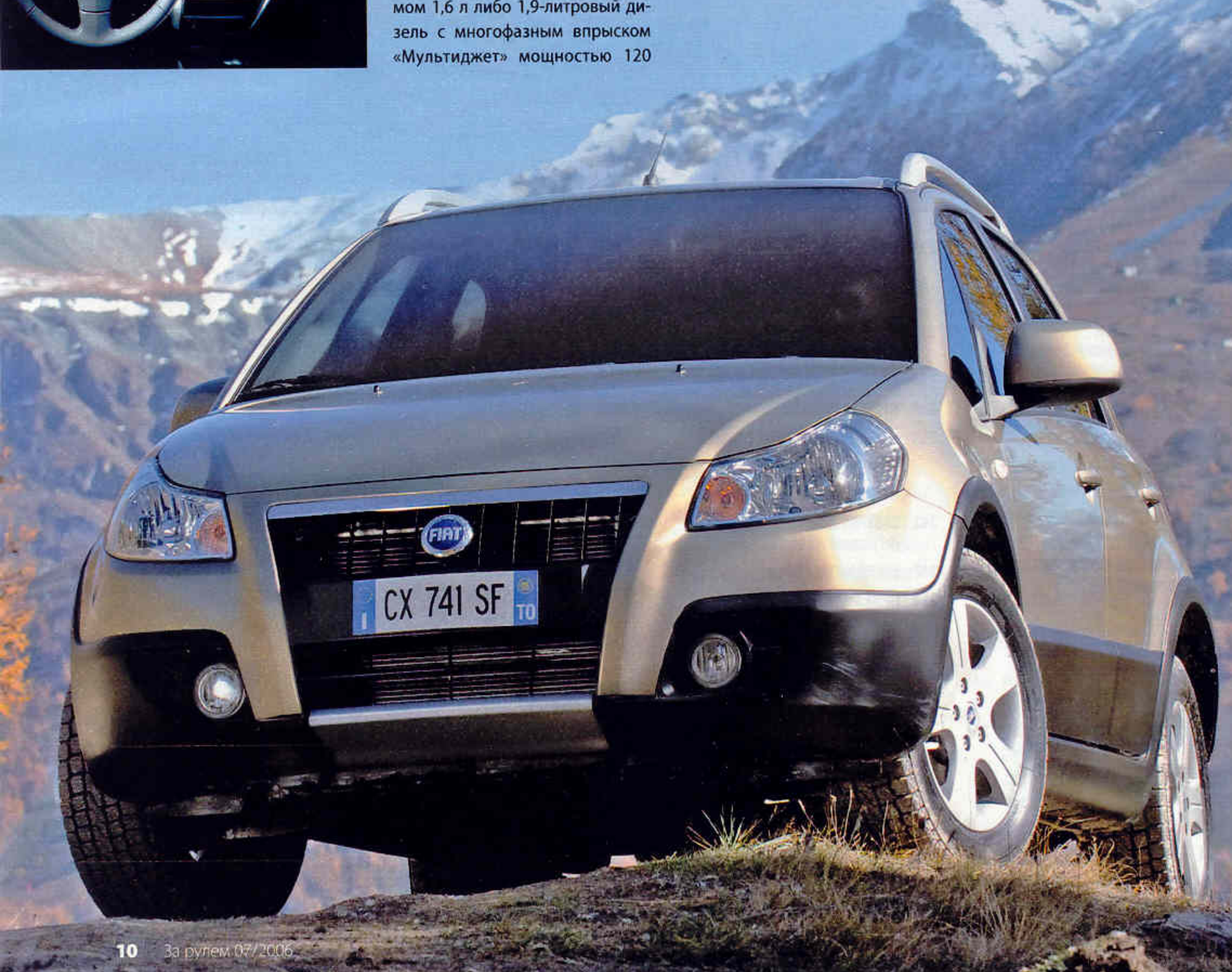
Перед нами воплощение нового слогана ФИАТа «4x4 для всех» стоимостью от 18 970 евро. (Кстати, если произвести действие умножения в колесной формуле, получим 16, по-итальянски sedici). Продвижению автомобиля помогли зимние Олимпийские игры в Турине: именно родной «Седичи» стал их официальным автомобилем.

Дизайн новинки принадлежит «кисти» маэстро Джуджаро, а ее трансмиссия может работать в трех режимах: переднеприводном, автоматическом и с жестко подключенным приводом задних колес, когда принудительно блокируется межосевой дифференциал. Мотор – бензиновый объемом 1,6 л либо 1,9-литровый дизель с многофазным впрыском «Мультиджет» мощностью 120 л.с. Учитывая относительно малую массу автомобиля, любой из этих двигателей обеспечивает отменную динамику и вседорожные возможности. Что и отражено в названиях комплектаций Dynamic и Emotion.

Эмоции должна вызвать управляемость на уровне легкового автомобиля C-класса, соединенная с возможностью поискать приключения вне дорог. В то же время владельцу не придется с тоской взирать на счетчик бензоколонки, оставив это занятие владельцам полноразмерных джипов.

FIAT SEDICI

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1586 см^3; мощность – 79 кВт/107 л.с. при 5600 об/мин; максимальный крутящий момент – 145 Н·м при 4000 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2500 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4115x1755x1620 мм; объем багажника – 270/670 л; снаряженная масса – 1245 кг. Дорожный просвет – 190 мм. Колеса – 205/60R16.
- Максимальная скорость – 170 км/ч; расход топлива в смешанном европейском цикле –7,1 л/100 км.



VW И GM – КТО СЛЕДУЮЩИЙ?

В Министерстве экономического развития и торговли РФ подписаны чрезвычайно значимые соглашения о строительстве в России заводов крупнейших мировых фирм. Первое – давно ожидаемое с германским концерном «Фольксваген». Его предприятие в Калуге уже с будущего года начнет выпускать «Шкоду-Октавия» и еще один автомобиль. Как заявил председатель совета директоров «Фольксвагена» Бернд Пишетсридер, это будет модель, доступная широким слоям населения, ценой 10 тыс. евро. Производительность завода – до 115 тыс. автомобилей в год, инвестиции в проект – 370 млн. евро.

В тот же день было подписано еще одно соглашение – с «Джи-Эм» о строительстве завода под Санкт-Петербургом. На первом этапе объем инвестиций составит здесь 115 млн. долл., а на втором – удвоится. По предварительным данным, собирать будут новый вседорожник «Шевроле-Каптива» и еще одну модель – возможно, это будет преемник «Шевроле-Ланос», популярного в России и на Украине. Подробности об этих проектах – в ближайших номерах ЗР.

1,8 МИЛЛИАРДА – В АВТОПРОМ!

Общий объем инвестиций в промышленную сборку автомобилей в России составит 1,8 миллиарда долларов, заявил глава Минпромэнерго Виктор Христенко. В 2007– 2008 годах, сказал он, в стране будут выпускать 250–300 тысяч таких автомобилей.

УЧИ НОВЫЕ ЗНАКИ!

С 1 июня новые ПДД «действуют» и при сдаче экзаменов в ГИБДД. Количество вопросов не изменилось: по двадцать в каждом из сорока билетов. В их новую редакцию внесен пункт о запрете на езду без ближнего света фар вне населенных пунктов, а также девять новых дорожных знаков из 28, появившихся в Правилах с начала 2006 года. Среди них – «Искусственная неровность» (для обозначения «лежачего полицейского») и зональные знаки, действие которых распространяется на определенную территорию, а не на одну сторону проезжей части (как большинство знаков особого предписания).



ДОРОГОЕ НАСЛЕДИЕ

Становится традицией «День классических «мерседесов» в Москве. Во второй раз прошло по улицам и окрестностям столицы ралли олдтаймеров, выпущенных до 1972 года. Даже в прохладную погоду владельцы кабриолетов (а их оказалось большинство) стартовали с опущенным верхом, что придавало особый колорит этому событию. Спортивная его часть завершилась победой экипажа К.Барановского и И.Графа, а вторым стал женский экипаж А.Ерофеева – М.Соловьева. Среди машин, участвовавших в празднике, наибольшее восхищение заслужил оказавшийся старейшим «Мерседес-290 Кабриолет В», выпущенный 70 лет назад. Нынешнее торжество было посвящено другой знаменательной дате – 120-летнему юбилею автомобиля.



КОРОТКО

■ «Рено» выпустил всего за три с небольшим года уже миллион «сцеников» второго поколения. Сегодня он лидирует в Европе по продажам мини-вэнов. В свое время автомобиль стал также первым в своем классе получившим пять звездочек в крэш-тесте EuroNCAP.



■ По заявлению заместителя директора департамента торговых переговоров РФ Андрея Кушниренко, даже после вступления России в ВТО пошлины на автомобили останутся высокими в течение как минимум четырех лет. Лишь в последующие три года они начнут заметно снижаться.

■ Система ABS фактически стандартная опция на производимых в Бразилии автомобилях и везти ее туда из Европы уже невыгодно. Компания «Бош» приступила к строительству завода по выпуску ABS в Кампина близ Сан-Пауло, инвестировав 10 млн. евро.

■ ГАЗ принял участие в международных торговой ярмарке в Алжире и выставке коммерческих автомобилей Autotec-2006 в чешском Брно, где представил коммерческие автомобили семейств «Газель» и «Соболь» (Евро II и Евро III).

■ Московские власти с начала года эвакуировали с улиц более 30 тыс. автомобилей. По статистике, свыше суток на стоянках одновременно находилось около 310 машин и 110 машин – более трех суток.



РОДНОЙ ЧУЖЕСТРАНЕЦ

Вслед за Японией в США дебютировал «Мицубиси-Аутлендер» второго поколения. На очереди – Европа

В разных частях света «Аутлендер» представят в оригинальных комплектациях: в Америке – с 3-литровой 223-сильной «шестеркой», в Японии – с 2,4-литровой «четверкой» мощностью 250 л.с. Этот мотор, а также 2-литровый, разработанный совместно с «Крайслером» (его устанавливают на «Додж-Калибр»), мы увидим на европейской версии. До Старого Света «Чужестранец» доедет также на турбодизеле.

В базовой комплектации «Мицубиси-Аутлендер» переднеприводный. За доплату предложат полный привод с возможностью межосевой блокировки; рукояткой на консоли можно также выбрать переднеприводный режим. Трансмиссия для Америки – 6-ступенчатый «автомат» Sportronic, в Японии предпочитают вариатор INVECS-III с шестью виртуальными передачами, а для Европы, естественно, подготовят и «механику».

Инженеры «Мицубиси» уверяют, что управляемость модели существенно улучшена, хотя подвески принципиально не изменились: «Мак-Ферсон» спереди и поперечные рычаги сзади. Зато крыша выполнена из алюминия, что позволило сбросить более 5 кг и понизить центр тяжести – в угоду устойчивости.

В салоне «Аутлендера» заметные изменения: главное – на машине теперь можно уехать всемером. Сиденья второго ряда перемещаются по салазкам вперед-назад, а третьего – прячутся в пол либо вовсе удаляются из машины. Для удобства загрузки багажника не только поднимается задняя дверь, но и опускается борт.

Несмотря на название, «Чужестранец» стал для многих стран родным еще в первом поколении. Похоже, «Мицубиси» удается развить успех: за первые месяцы продаж новинки на родине, в Японии, она вырвалась в лидеры среди «паркетников». Как встретят сиквел «Аутлендера» в России, мы, вероятно, узнаем ближе к зиме.

MITSUBISHI OUTLANDER 3,0 XLS 4WD

- Двигатели – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x2998 см^3; максимальная мощность – 164 кВт/223 л.с. при 6250 об/мин; крутящий момент – 277 Н·м при 4000 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 7-местный 5-дверный; база – 2670 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4640x1800x1680 мм.

ПОКЛОНИСЬ МИНИ



На Поклонной горе в Москве пять дней шумел международный фестиваль «Мини-автомобиль 2006». С выставкой, показательными заездами, розыгрышами призов – «Лады-Калины», «КИА-Рио», «Шевроле-Спарк» и другими. Все желающие в тест-драйве могли примерить на себя понравившиеся модели и задуматься над девизом этого праздника «В гармонии с городом».

КОРОТКО

■ ФИАТ представил в Мадриде концепт «Тракстер» на базе нового «Дукато», справившего здесь свою премьеру. Это 6,5-метровый автомобиль на 28-дюймовых колесах с гидравлическими дверями типа «крыло чайки».



■ «Форд мотор» внес в Минэкономразвития РФ предложение о переходе с режима свободного склада на промышленную сборку. Решение ожидается в ближайшее время. Кроме того, в компании говорят о возможности выпуска во Всеволожске наряду с «Фокусом» и других моделей.

■ Ныне среди поставщиков ОАО «АВТОВАЗ» около 20 оборонных предприятий, и число их будет расти: несколько заводов «оборонки» получили новые предложения по производству деталей и узлов для вазовских моделей, в том числе для перспективных. Речь идет не только об изготовлении, но и разработке с применением цифровых технологий.

■ ОАО «ГАЗ» открывает сборочное производство автобусов в Румынии. Их будут выпускать по российской лицензии на мощностях румынской компании Robus. На конвейер поставили модели Павловского и Ликинского автобусных заводов.

■ Председатель совета директоров компании «Бош» Франц Ференбах посетил АВТОВАЗ, где подписал соглашение о техническом сотрудничестве на 2006–2100 гг., которое предусматривает участие в создании автомобилей классов B и C на унифицированной платформе.

В СЕМИМЕСТНОМ «АНТУРАЖЕ»

На автосалоне в Чикаго корейская «Хёндэ» представила большой и недорогой мини-вэн.



HYUNDAI ENTOURAGE

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x3800 см³; мощность – 178 кВт/242 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 340 Н·м при 3500 об/мин.

Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – автоматическая 5-ступенчатая.

- Кузов – 7-местный 5-дверный; база – 3020 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 5131x1984x 1760 мм; объем багажника – 912/4007 л. Колеса – 225/70R16.
- Расход топлива в городском/загородном циклах – 13,0/ 9,4 л/100 км.

Тяга к крупным формам у янки еще жива (несмотря на дорожающий бензин), и тот, кто стремится завоевать местный рынок, старается потрафить традиционным вкусам. Главным достоинством «Антуража» назван внутренний объем для багажа – больший, чем у «Хонды-Одиссей». Использовать его для поклажи особенно легко и удобно благодаря новой системе Hideaway, позволяющей сиденьям бесследно раствориться в полу.

Но что это мы все о чемоданах? Для пассажиров тоже предусмотрено немало опций. Например, не меньше шести подушек безопасности для всех трех рядов, активные подголовники, продвинутая система стабилизации ESC. Не забыты и малыши из больших американских семей: на сиденьях второго-третьего рядов штатные пряжки и ремни продублированы, что позволяет обойтись без… детских кресел! Названа эта система LATCH (Lower Anchors & Tethers for Children).

Две сдвижные двери открываются-закрываются «от кнопки», есть столик с четырьмя подстаканниками, 8-дюймовый монитор видеосистемы… Это для пассажиров. Водитель сможет вдоволь наиграться, двигая педальный узел специальным джойстиком.

Под капотом трудится двигатель почти в 250 л.с. – если сравнивать стандартные комплектации, это самый мощный из минивэнов на американском рынке, если не по «лошадкам», так по крутящему моменту. И притом выполняющий строгие калифорнийские нормы ULEV. Коробка передач «Шифтроник», естественно, автоматическая, с возможностью ручного переключения.

Стоит «Антураж» от 24 000 долларов – совсем даже не много при средней заокеанской зарплате.







ЦЕНТР «КУКА»



В МГТУ «Станкин» открылся центр немецкой фирмы «Кука», где пара самых современных промышленных роботов поможет будущим технологам осваивать их в автоматических сборочных линиях. Роботы «Кука» давно обжили автозаводы по всему миру. Их общее поголовье достигло 70 000 и растет – на 7000 в год! Кстати, первая в мире роботизированная линия на автопроизводстве появилась без малого полвека назад – в 1958 году. У нас в стране тоже начали, было, выпускать свои роботы, но в 1996 году их «закрыли».

КОРОТКО

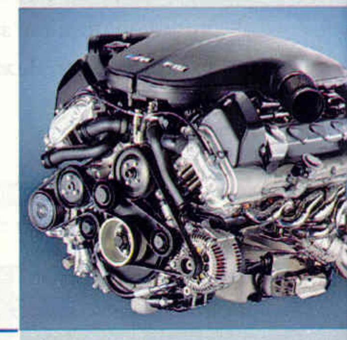
- В конце мая в кораблекрушении на своей яхте погиб правнук основателя знаменитой фирмы – 43-летний Эдуард Мишлен. С 1999 года он возглавлял концерн вместе



с двумя директорами, один из которых – Мишель Ролле займет отныне его место.

«Мишлен» – крупнейший производитель шин в мире. По итогам прошлого года ему принадлежало почти 20% рынка.

- На международном конкурсе «Мотор года» – сенсация. Двигатель V10 от БМВ M5/M6 второй раз подряд завоевал это почетное звание. В истории конкурса такого не бывало. Ранее жюри из 60 автомобильных журналистов проявляло больше «изобретательности». А может, просто стало меньше новых супермоторов?



- В Санкт-Петербурге открылась школа водительского мастерства компании БМВ для владельцев машин любых марок. Она располагает также курсами начинающих водителей, экстремального вождения и специальными – для женщин.



ДЕСЯТИЛЕТИЕ ГИБРИДА

«Гибрид – это будущее, которое ездит сегодня» – под таким девизом «Тойота» отметила десятилетие гибридных автомобилей. Впрочем, идея гораздо старше. Еще в 1977 году фирма показала «Спортс 800 Гибрид» с электрическим и... газотурбинным моторами. Сейчас на очереди модель «Файн S» с топливными элементами и мотор-колесами. А в серийном «Приусе» прогресс очевиден: за десять лет его батарея уменьшила свою массу с 70 до 39 кг, а мощность агрегата, напротив, выросла с 72 до 82 кВт.

ГОРЯЧЕЕ ПО-ИСПАНСКИ

На базе нового «СЕАТ-Леон» сделали заряженную модификацию.

В Европе испанские машины обычно покупают молодые люди, склонные к активной езде. Относительно недорогой, с индивидуальной внешностью и неплохими динамическими качествами – вот за что любят марку СЕАТ, входящую в концерн «Фольксваген». Теперь желающим попробовать что-то погорячее предлагают спортивную модификацию хэтчбека «Леон FR».

Заряженная версия выделяется оригинальными бамперами и решетками воздухозаборников, напоминающими пчелиные соты, – похожие можно увидеть на более серьезных моделях класса «Туринг», успешно выступающих в британском (BTCC) и мировом (WTCC) чемпионатах. Отличают FR также серебристые зеркала и 17-дюймовые диски с оригинальным дизайном (по заказу устанавливают колеса на дюйм больше). Спортивные нотки прослеживаются в интерьере – обтянутые кожей руль и рычаг коробки с логотипами FR на металлических вставках, оригинальные сиденья и белые шкалы приборов.

Отдельного внимания заслуживают двигатели – такие же по конструкции и объему, как на обычных «леонах», но с иными настройками и мощностными показателями. Двухлитровый бензиновый TFSI с непосредственным впрыском топлива и турбонаддувом вмещает 200 «лошадок». Альтернативный вариант – двухлитровый турбодизель TDI мощностью 125 кВт/170 л.с. FR с таким агрегатом разменивает сотню на секунду медленнее бензинового, зато и расход топлива в смешанном цикле составляет всего 6 л/100 км. Конечно, реально он будет больше; впрочем, дизельные СЕАТы с шильдиками FR вряд ли купят те, кто аккуратно обращается с педалью акселератора.

SEAT LEON FR

- Двигатель – дизельный; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1968 см^3; мощность – 125 кВт/170 л.с. при 4200 об/мин; максимальный крутящий момент – 350 Н·м при 1750 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2578 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4315x1768x1458 мм; объем багажника – 341 л; снаряженная масса – 1415 кг.
- Максимальная скорость – 216 км/ч; разгон до 100 км/ч – 8,3 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6 л/100 км.



КОРОТКО

Что быстрее – живая лошадь или целый табун, но под капотом? Это выясняли в Виндзоре во время шоу, посвященного 80-летию Ее Величества Королевы Англии. На шоссе исход



очевиден, но на пересеченной трассе копыта оказались практичнее колес...

В Греции есть все, в том числе нарушители ПДД. На каждый миллион жителей приходится 180 ежегодно погибающих в ДТП. (В Англии, к примеру, втрое меньше!) Власти борются с лихачами. С сентября штрафы вырастут в разы: превышение скорости вдвое обойдется в 400, алкогольный дурман – в 800, треп по телефону – в 66 евро.

Англичанка Хилари Баклэнд заплатила штраф 75 фунтов стерлингов за выброшенную из окна машины кукурузную палочку. Ехавший сзади сообщил номер ее машины в департамент по обслуживанию улиц. Представить себе такое в Москве невозможно. А жаль.

В Москве при школе № 1240 открылся первый автогородок. На закрытой асфальтированной площадке площадью 100 м^2 светофор и 20 дорожных знаков, разные типы дорог, дорожной разметки и перекрестков. Для обучения есть электро- и веломобили.

В Петропавловской крепости Санкт-Петербурга представлены два «Роллс-Ройса», на которых ездил В. И. Ленин. Один из них был куплен в 1921 году и переделан на Путиловском заводе.



OPEL CORSA

■ Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1364 см^3; мощность – 66 кВт/90 л.с. при 5600 об/мин; максимальный крутящий момент – 125 Н·м при 4000 об/мин.

■ Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

■ Кузов – 5-местный 3-дверный; база – 2511 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 3999x1710x 1490 мм.

МАЛ, ДА УДАЛ!

Ареной мировой премьеры нового «Опеля-Корса» станет молодой пока автосалон в Лондоне.

Заметно обновившись внешне, автомобиль четвертого поколения вырос в размерах совсем незначительно, не претендуя на переход в следующий класс. Наиболее существенные изменения не видны глазу, но интересны любителю техники. Так, шасси разработано «с чистого листа», появилась возможность заказать систему стабилизации ESP с новейшей функцией EUC (Enchanced Understeering Control): исправляя ошибки водителя, автоматика будет индивидуально притормаживать каждое из четырех колес или все вместе. А за «базовые» деньги владелец получит продвинутую ABS с функцией CBC (Cornering Brake Control), что почти равноценно системе стабилизации.

Мало того, обладателю малютки не придется отказывать себе в адаптивном головном свете, беспроводном интерфейсе для мобильного телефона, навигаторе и шинах, не боящихся проколов. Таким образом, «Опель» и в малом классе остался верен идее максимально «упаковывать» свои автомобили самыми прогрессивными опциями.

Поскольку премьера пока не состоялась, да и продажи начнутся лишь в октябре, фирма приводит не все технические характеристики, оставляя некую интригу до показа на салоне. Но посмотреть фотографии уже можно, как и прикинуть, чего ждать от небольшого проныры, оснащенного одним из шести двигателей мощностью от 60 до 125 л.с. Машинка обещает быть горячей – не поэтому ли ее оснастили в том числе и подогревом руля?

ЯПОНСКИЙ «ЛОГАН»?

В интервью газете «Франкфуртер Альгемайне» глава европейского отделения «Тойоты» Шиничи Сасаки заявил, что фирма рассматривает возможность выпуска дешевых автомобилей стоимостью до 5000 долларов! Такие машины в случае реализации идеи будут производить под отдельным брендом скорее всего на новом заводе, возводимом в… Санкт-Петербурге. Идея возникла после успеха «Рено» с его проектом создания «Логана», который в свое время считали нереальным.

НА ЛЮБОЙ ВКУС!

Это легко сделать – новые «ФИАТ-Дукато», «Пежо-Боксер» и «Ситроен-Джампер» по сути один и тот же автомобиль. Тесная кооперация этих фирм началась еще в 1978 году и оказалась весьма удачной. Все три новинки под общим внутризаводским индексом X250 уже сходят с конвейера в итальянском городе Атесса. Многочисленные варианты фургончиков и грузовичков, способных перевезти однудве тонны (четыре колесные базы, пять длин кузова и семь его объемов, три высоты крыши), объединяют самые современные дизельные моторы Евро IV. Набор подушек безопасности, электронные системы стабилизации, богатое оснащение кабины под стать легковому авто.

КОРОТКО

■ Во время так называемого «семейного дня» в Вюльфрате (Германия) «Ленд-Ровер» кроме обычного тест-драйва по пересеченной местности провел подобный же заезд малышей. Правда, в их «автомобилях» были велосипедные педали, но это ничуть не повлияло на энтузиазм ребятишек.



■ Во французском Ногаро прошел очередной экомарафон – «На одном литре бензина» (в пересчете с реально заправляемой доли стакана топ-



лива). Победила команда лицея La Joliverie – условных 2885 км при скорости около 30 км/ч. Немецкий водородомобиль занял 4-е место. В пересчете на литр бензина он проехал бы 2614 км. Всего в соревновании участвовало 255 команд из 21 страны, но побить прошлогодний рекорд – 3836 км – не удалось.

■ Крупнейший индийский автопроизводитель Tata Motors Ltd. намерен выпустить новую модель стоимостью примерно $2 тыс. Автомобиль – пятиместный, а снижение цены – результат широкого применения пластиков вместо металла и клея вместо сварки.



БОЛЬШЕ БУКВ, МЕНЬШЕ ЦИФР

Последовательно развивая концепцию Zoom-Zoom, «Мазда» на автосалоне в Бангкоке добралась до пикапов.

При этом давно привычный индекс B-2500 уступил место новому сочетанию BT-50. Интересно, что фирма подчеркивает «новое измерение в удовольствии от вождения» этих, казалось бы, утилитарных автомобилей. Ах да, в кузове теперь нужно возить не картошку и не кирпичи, а гидроцикл, снегоход или виндсерфер. Владелец всех этих «лайфстильных» вещей по достоинству оценит и ходовые качества, и комфорт грузовичка.



BT-50 может быть оборудован трех-, четырех- или пятиместной кабиной, работать на бензине или дизтопливе. Полный привод – по классической схеме с подключаемым передним мостом. В зависимости от выбранной опции подключить его можно механическим рычагом либо нажатием кнопки. Дополнительно улучшает проходимость дифференциал повышенного трения в заднем мосту.

Четырехместный, наиболее комфортный вариант назван Freestyle. Его кабина лишена средней стойки, а задние двери открываются навстречу движению. В итоге вся боковина распахивается на ширину в полтора метра!

Автомобиль оборудован четырехканальной ABS и системой распределения тормозных усилий EBD, четырьмя подушками безопасности, креплениями «Изофикс» для детских кресел.

MAZDA BT-50

- Двигатель – дизельный; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x3000 см^3; мощность – 115 кВт/156 л.с. при 3200 об/мин; максимальный крутящий момент – 380 Н·м при 1800 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – автоматическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 4-местный 4-дверный; база – 3000 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 5180x1807x1750 мм. Дорожный просвет – 207 мм.

При том, что задняя подвеска обычная – зависимая, фирма хвастает самыми длинными (1320 мм) рессорами, приносящими то самое «удовольствие от вождения». Разумеется, вкупе с типично легковой передней панелью, тяговитыми двигателями и «мертвыми» тормозами.

ПЕКИН НА ВОЛГЕ



Ульяновская компания «BAW-Россия», дистрибьютор китайской BAW (Beijing Automobile Works – Пекинский автомобильный завод), начала продажи в России грузовиков «Феникс». Это модели 1041 и 1044 бескапотной компоновки грузоподъемностью 1,6–1,7 т и полной массой 3,5 т. Наряду с вместительными кузовами они располагают тремя вариантами кабин. Двигатели – турбодизели 3,2 л мощностью 70 и 88 л.с., удовлетворяющие нормам Евро II. Рекомендованная цена базовых комплектаций: $11,2 тыс. для легких серий и $15,1 тыс. для более тяжелой. В этом году «BAW-Россия» планирует продать 2 тыс. грузовиков, а в 2007-м с началом сборки в России – уже 15 тыс. с последующим ростом до 30 тыс. в год.

КОРОТКО

- Американцы шокированы рекламными роликами о безопасности «Джетты». В съемках не было манекенов – каскадеры реально побывали в ДТП, причем без шлемов в автомобиле без специальных защитных дуг. «В этой машине совершенно безопасно», – гордо говорят представители фирмы. Что и требовалось доказать.

- СеАЗ объявил о подписании контракта на поставку литровых двигателей «Тойота» китайской сборки мощностью 52 л.с. Это позволит «Оке» войти в «семью» Евро II. Правда, вместо нынешних 3300 долларов она будет стоить около 4500, но 20 000 авто найдут своих приверженцев, считает производитель. Одно только:



оформить сертификат с новым мотором СеАЗ сможет лишь осенью, а срок старого истекает 1 июля.

- «Ситроен» выпустил новую версию «Берлинго 2,0 Hdi 600 XTR+» с увеличенным дорожным просветом и глухой защитой днища. Дифференциал



выполнен по схеме с повышенным трением, что дает преимущество на грязной и скользкой дороге.



НУ, ПОГОДИ!

Один американский шериф заказал себе для погонь за нарушителями версию «Хаммера-Н2» мощностью 700 л.с., способную разогнаться до 250 км/ч. Немецкое тюнинг-ателье «Гайгер» выполнило заказ, использовав все эксклюзивное – от титановых шатунов в моторе до спецколес размерности 325/35R28. От такого не убежишь.

ДУРНОЙ ПРИМЕР

Германию охватила эпидемия угонов авто для разборки на детали и сбыта их в Восточной Европе. Новый бизнес поставлен на поток. Похищенную машину разбирают на обезличенные детали всего за несколько часов. Больше всего страдают владельцы «ауди» и «фольксвагенов». Страховые компании несут убытки и лихорадочно ищут пути противодействия.

СЛЕЗТЬ С НЕФТЯНОЙ ИГЛЫ

Это желание все сильнее охватывает Европу с каждым, даже самым небольшим, ростом цены на бензин и дизтопливо. Их синтетические аналоги уже научились получать из биомассы разного происхождения. Более того, к 2020 году рассчитывают покрывать за счет такого топлива четверть всей потребности. Сбудется или нет – сказать трудно. Пока же проводят рекламные акции, оформляя бензоколонки соломой, или же, как, например, в Швейцарии, запускают установки, превращающие отходы в так называемый компогаз.



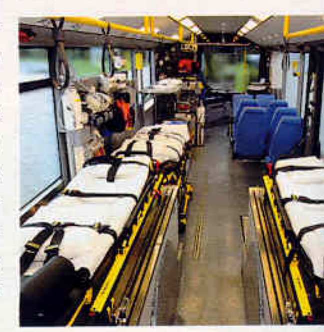
НЕ ПИТЬ И ЧИСТИТЬ ЗУБЫ

Существующие алкотестеры – весьма чувствительны. Порой даже слишком: стрелка может отклониться не только под действием винных паров, но и ароматов зубной пасты. В новом цифровом приборе «Алкоквант 6020» фирмы «Энвитек» подобное не случится – здесь использован специальный электрохимический сенсор, реагирующий только на алкоголь. К тому же встроенный микропроцессор периодически проверяет исправность прибора. Прибор получил европейский допуск для использования дорожной полицией в качестве предварительного контроля трезвости водителей.



АВТОБУС ДЛЯ… ПОГОРЕЛЬЦЕВ

«Мерседес-Бенц» изготовил спецавтобус для пострадавших в огне и дыму. В нем пять лежачих и десять сидячих мест для раненых, а также все необходимое для реанимации и поддержания жизни спасенных людей по пути до стационара. Разумеется, предусмотрен носилочный пандус, а для преодоления бордюров кузов приподнимается на 7 см.



А ТАКЖЕ В ОБЛАСТИ «БАЛЕТА»…

На прошедшей недавно презентации русского издания «Всемирного доклада ВОЗ о предупреждении дорожно-транспортного травматизма» спецпредставитель Генерального директора ВОЗ в РФ Микко Виеннонен заявил: «Движение в Москве и других крупных городах России – это большой бардак!» По словам другого выступавшего – вице-президента Российской академии транспорта, профессора МАДИ Евгения Лобанова, Москва занимает первое место в мире по аварийности на дорогах: каждые две минуты здесь разбивается автомобиль, а ДТП растут на 10% в год.

ОБКАТЫВАЮТ «АТЛАС»

Впервые в гибридном силовом агрегате для грузовичка объединен дизель и электромотор. Сделал это «Ниссан» в новой модели «Атлас 20 HEV», которая экономит в городе до 35% топлива, да еще на четверть сокращает вредные выбросы в атмосферу. В качестве буферной батареи использован литий-ионный аккумулятор со сроком службы втрое выше свинцового. Емкость его такова, что грузовичок может ехать только на электротяге.





100-ТЫСЯЧНЫЙ ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ

Анатолий Фомин.
Фото: Константин Якубов, Георгий Садков

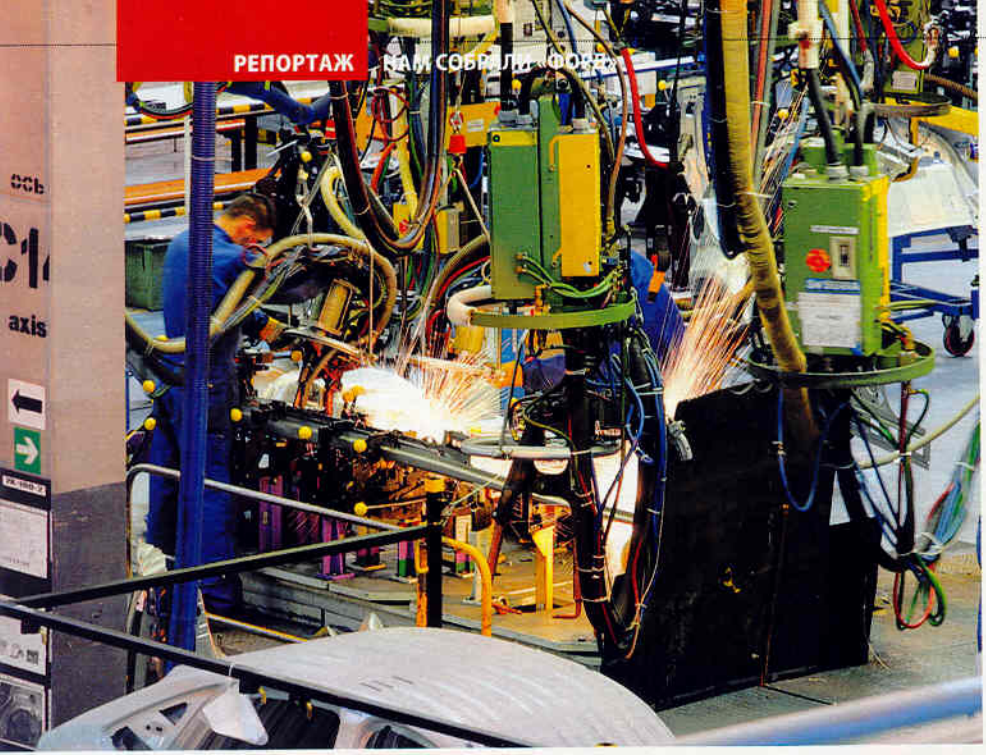
В
первой
маркой
предше
числен



убов,

Вопрос о том, можно ли эксплуатировать дизельный легковой автомобиль в России, вновь актуален – «Форд-Фокус» стал первой серийной российской иномаркой с дизелем! Впрочем, были предшественники, пусть и немногочисленные, а опыт их эксплуатации, несмотря на все опасения скептиков, дал результаты положительные. В редакционном парке побывали дизельные «Волга» и вазовская «четверка», подержанный «Ниссан-Пикап» – серьезных неприятностей с топливной аппаратурой не случилось. Впрочем, скорость, с которой прогрессируют легковые дизели, а также впечатления от тестовых поездок на разных машинах буквально подталкивали к мысли: не пора ли снова завести подобный автомобиль в редакции? И если да, то какой?

Выбор прост – «Форд-Фокус» наиболее доступный и популярный в



К нашему визиту во Всеволожск универсалов на участке сварки не было. В кондукторе сваривают боковину хэтчбека.

гольф-классе; выпускают его в нашей стране; кроме того, в редакции уже трудится его бензиновый собрат – интересно сравнить эксплуатационные параметры. А поскольку преимущества дизельного двигателя более всего выявляются на междугородних маршрутах, то за дальними командировками тоже дело не станет.

Впрочем, зачем бежать впереди паровоза? Мы его покупаем! И главное – не просто рассказываем об этом, но впервые знакомимся с автомобилем в процессе рождения!

БЕЗ «ФОКУСОВ»?

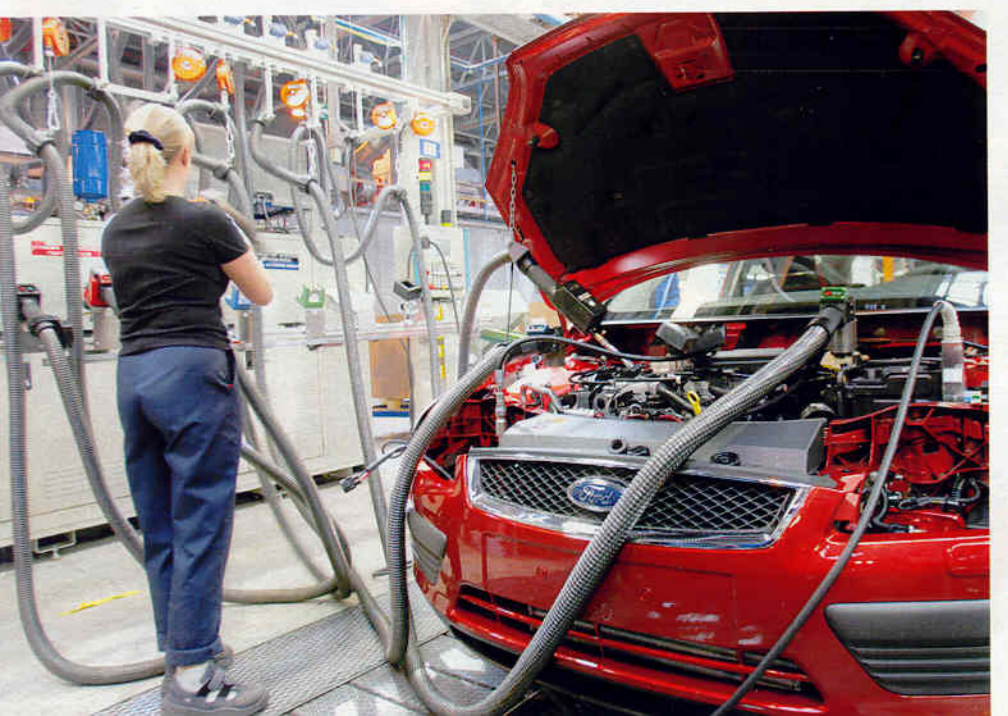
Очереди на «Форд-Фокус» ждать полгода – это объективная реальность. Завод работает в три смены, однако удовлетворить спрос пока не в состоянии. Впро-



Свой «Фокус» мы застали на станции UB3R – здесь монтируют подвеску и силовой агрегат. Специальная бирка «дизель» на лючке топливного бака напоминает, что процедура заправки отличается.



С подвесного – на напольный конвейер. Обретая колеса, автомобиль переходит в нижнее положение, а движение ленты становится непрерывным, в отличие от «шагающего» подвесного конвейера.





Даже приклеить шильдик – не такая простая задача, как кажется. Без шаблона может выйти криво. Кстати, шаблон оригинальный для каждого типа кузова.

Заправка рабочими жидкостями не требует непосредственного участия человека. Оператор только присоединяет шланги – нужное количество масла, охлаждающей и тормозной жидкостей, хладагента кондиционера будет залито автоматически.



Навеска дверей – после сборки салона. Дверь в сборе подается на конвейер точно вовремя, когда на эту станцию прибывает ее кузов. Накладка на переднем крыле страхует от царапин.

Пока автомобиль не пройдет все положенные проверки, пластмассовый кожух на двигатель не устанавливают. Кстати, у европейских «фордов» совсем другие дизели – с четырьмя клапанами на цилиндр.







Съезд с конвейера. Тео Штрайт за рулем, губернатор Ленинградской области Валерий Сердюков в качестве первого (и почетного) пассажира. Первая строчка в истории нового автомобиля.

Вот и торжественный момент. Директор завода Тео Штрайт произносит речь, PR-менеджер Екатерина Кулиненко озвучивает ее на русском языке. Есть 100-тысячный российский «Форд»! Он отправляется в редакцию «За рулем»!

чем, и задирать цену на российские «форды» не торопится: расчетный максимум производительности еще не достигнут. Проектные возможности Всеволожска – 100 тысяч автомобилей в год. На сегодня столько всего выпущено «фокусов» – с июля 2002 года.

Даже журнал «За рулем» не сможет просто так «взять и купить» «Форд-Фокус» – подходящего под наши требования попросту нет в наличии. Значит, заказываем, отбирая для него только необходимое, не без учета опыта эксплуатации бензинового родича.

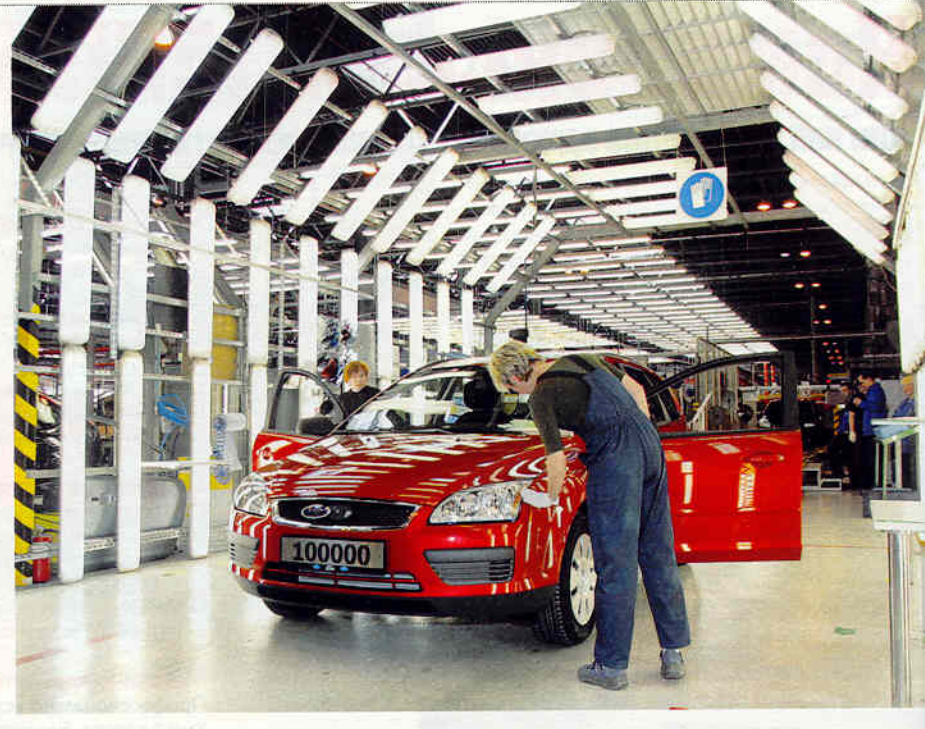
Бюджет ограничили 20 тысячами долларов, включая все дополнительное оборудование. В результате получился автомобиль в комплектации Comfort – с ABS, подогревом сидений, омывателями фар и неплохой аудиосистемой. Поверьте, если б не лимиты, можно разгуляться куда сильнее. Ведь только «голый» дизельный универсал цвета «танго металлик» стоит 17 835 долларов. Попробуйте уложиться в 20 тысяч, не забыв про сигнализацию, защиту моторного отсека, коврики и передние брызговики – вовсе не простая задача. От некоторых опций отказались, других не нашлось в списке доступных. Жаль, что для дизельных «фокусов» нет комплектации Trend – бортовой компьютер нам бы пригодился….

ЮБИЛЯР ДЛЯ ЮБИЛЕЯ

Так получилось, что запланированный день выпуска нашего автомобиля совпал с предполагаемой датой выпуска 100-тысячного российского «Фокуса». Почему бы не совместить? Разочарую любителей сюрпризов – случайных юбилеев нынче не бывает! В результате переговоров было найдено оптимальное решение, следуя которому редакционный автомобиль занял «юбилейное» место на конвейере. Современные средства логистики и маркетинга это позволяют, даже диктуют!

Точно так же при сборке чередуют простые и сложные комплектации, раз-

Церемонии закончены, свежесобранный «Форд-Фокус» отправляется на испытательные стенды. Нет ли кузовных дефектов? Оказалось, у нашего автомобиля они есть – при особом освещении нашлась микроскопическая вмятина на водительской двери. Дефекты такого рода относят к классу С и обычно не устраняют – обнаружить их без дополнительных средств способен только специалист.



Хозяйка этого стенда контролирует исправность двигателя и трансмиссии.





Снова к дилеру – уточнить окончательную стоимость и заказать дополнительное оборудование. Наш набор: сигнализация, передние брызговики, защита моторного отсека и антиабразивная пленка на передней кромке капота.

«Рольф Химки» – здесь получаем автомобиль. Остается пройти техосмотр, застраховать и поставить на учет в ГАИ. До встречи на страницах журнала!

ные двигатели и типы кузовов – это позволяет выровнять нагрузку на конвейере. Самые трудоемкие – трехдверный хэтчбек и универсал; в первом затруднен доступ к заднему сиденью, у второго сложнее конструкция. Наиболее технологичный – седан, пятидверный хэтчбек немного проигрывает ему из-за отличий в проводке и наличия очистителя заднего стекла. Так что последовательность машин на конвейере задается заранее и синхронизируется с процессом сборки дверей, который проводится отдельно.

Напомним: рабочие во Всеволожске сваривают кузов из готовых деталей, окрашивают и собирают автомобиль. Сборочный конвейер короток – всего 28 станций, по четыре с половиной минуты на каждой. От выхода кузова из окрасочной камеры до момента, когда готовый автомобиль своим ходом съезжает с конвейера, – всего два с половиной часа. Сварки и окраску мы не затрагиваем: автомобиль обретает свой главный «документ» – номер VIN – уже после окраски.

Кстати, «юбилейность» не означает красивого VIN. Номер нашего «Форда» – вовсе не единица с пятью нулями. X9WXXEEDW6T06616 – шестерок, конечно, многовато, ну да мы не суеверны. Поживем – увидим. Расскажем. А на возможные упреки в том, что нам собрали «особенный» автомобиль, ответим: ничего «особенного» на конвейере сделать нельзя. Скорее можно что-нибудь недосмотреть.

Впрочем, несмотря на праздничную суету у конца конвейера, завод продолжал работать как обычно. Ведь за 2006 год нужно собрать 60 тысяч «фокусов». С днем рождения, «Форд»! □





CITROEN C3

1,4 л, 88 л.с., роботизированная коробка передач, базовая комплектация, $18 730 (с дополнительным оборудованием).

TOYOTA YARIS

1,3 л, 87 л.с., роботизированная коробка передач, базовая комплектация «3», $20 450.

КОЛОБКИ В БОЛЬШОМ ГОРОДЕ

Юрий Нечетов. Фото: Георгий Садков

«Какую… рить, до… кую…»

К со… кой в н… лось, но… парамет… «Тойота-… кра» как…



NISSAN MICRA

1,4 л, 88 л.с., автоматическая коробка передач, комплектация Luxury, $18 530.

Е

«Какую машину тебе подарить, дорогая?» – «Красненькую…»

К сожалению, красненькой в нашем тесте не оказалось, но по всем остальным параметрам «Ситроен-С3», «Тойота-Ярис» и «Ниссан-Микра» как раз из тех автомобилей, которые нравятся женщинам – лобастые, лупоглазые и чертовски симпатичные. И не самые дешевые – впрочем, дамы нечасто экономят на покупках, поэтому все три автомобиля представлены в богатых комплектациях: электроусилитель руля, аудиосистема, климат-контроль, пусть и нераздельный, электроприводы зеркал и передних стеклоподъемников, подогрев сидений, ABS, четыре подушки безопасности (у «Яриса» даже семь, включая коленную у водителя!) и кое-что другое. Моторы объемом 1,3–1,4 л наиболее распространены в этом классе, у нашей троицы они практически одинаковы по мощности. Коробки передач, естественно, автоматические – обычная гидромеханика у «Микры» и роботизированные механические у двух других машин.



CITROEN C3

■ Пятидверный хэтчбек дебютировал в 2001 году, осенью 2005 года подвергнут рестайлингу. Открытый C3 Pluriel считается самостоятельной моделью.

■ **Двигатели:** бензиновые 1,1–1,6 л (61–110 л.с.), турбодизели 1,4–1,6 л (70–110 л.с.).

■ **Коробки передач:** 5-ступенчатые механическая или роботизированная Sensodrive.

■ **Комплектация:** базовая.

■ **Цена в России:** $15 200–20 500.

«СИТРОЕН-С3»

В русле современных тенденций все три автомобильчика вымахали выше полутора метров, что обеспечило завидную высоту дверных проемов и, соответственно, удобную посадку. Привередничать будут лишь отдельные представители более рослой и упитанной половины человечества, зацепившись «кормой» за среднюю стойку в «Ситроене».

Высоченные куполообразные потолки дали возможность усадить пассажиров вертикально, и все равно над водителем остался вполне достаточный зазор – больше других у «француза», почти полтора десятка сантиметров. Изящная дама захочет приподнять кресло, но для этого ей придется совсем неэстетично подпрыгнуть в сидячем положении. Наклон спинок регулируют труднодоступные рукоятки-запятые на внутренней стороне кресел. Регуляторы подогрева расположены на боковинах сидений – их шкалы видны только при открытых дверях. Не складываются потолочные ручки, хотя поручень для переднего пассажира – у самой головы.

Характер С3 совсем не такой «плюшевый», как внешность. Шумный мотор на холостых оборотах слышен даже в уличном гаме. Подвески, похоже, достались от раллийных «шевронов» – жесткие и энергоемкие, они отлично держат машину на волнах, в виражах, обеспечивая быстрые и точные отклики. Одно удовольствие прохватить связку поворотов, уцепившись за удобный, с выступами, бублик руля, чтобы не выпасть из комфортабельного, но совершенно аморфного кресла. И лучше по закрытой трассе – широкие дугообразные передние стойки мешают заглядывать в поворот, особенно левый.

К слову, радиус разворота «Ситроена» на метр больше, чем у соперников, – оно и понятно, Франция куда просторнее Японии. За спортивный характер расплачиваются, как обычно, комфортом: «пятая точка» водителя со стопроцентной достоверностью получает информа-



У селектора роботизированных коробок отсутствует положение P, только R, N и A (Automat). К клавишам стеклоподъемников приходится тянуться.



Ключ зажигания и расположенный рядом пульт управления аудиосистемой похожи на ощупь – поначалу их можно перепутать. Игрушечная панель приборов соседствует со стильным спортивным атрибутом – лепестками управления коробкой передач.

Общая оценка

7,9

CITROEN C3 – СИМПАТИЧНАЯ ВНЕШНОСТЬ И ПРОТИВОРЕЧИВЫЙ ХАРАКТЕР: ПОЧТИ СПОРТИВНОЕ ШАССИ НЕ ВЯЖЕТСЯ С ФЛЕГМАТИЧНЫМ СИЛОВЫМ АГРЕГАТОМ.



Отличное поведение на дороге, быстрые реакции, просторный салон, большие пробеги между ТО.



Слишком жесткая подвеска, шумный мотор и колеса, широкие передние стойки, есть просчеты в эргономике, «задумчивая» коробка передач, большой радиус разворота.



Сзади просторно, даже при росте 185 см коленям и макушке еще свободно, однако какие-либо регулировки сиденья отсутствуют.



У «Ситроена» весьма вместительный багажник (мы намерили 276 л) и большой проем. Жаль, ровной грузовой площадки не получается.

цию о мельчайших дефектах покрытия, а не замеченный вовремя «прилегший полицейский» отзывается в желудке.

Такому бы шасси да моторчик погорячее! Увы, 88 «лошадей» в узде экологических требований Евро III больше похожи на мулов, и это недостаток почти всех современных машин. А тут еще и упряжь квелая – роботизированная коробка «Сенсодрайв». Троганье сопровождается рывком (аккуратнее в пробке!), а переключение – такими томительными паузами, что водитель успевает податься вперед в невольном стремлении ускорить процесс. Обгон с кик-дауном – пустая затея: пока «робот» переключится, впору опять догонять. Выручают лепестки на руле: они активны и в автоматическом режиме, так что можно загодя переключиться вниз. А еще лучше на трассе перевести селектор влево (ручной режим) и ехать на фиксированной передаче, уповая на недурную эластичность мотора и лишь изредка касаясь лепестков. Жаль, что они расположены на неподвижной части колонки и убегают из-под пальцев при повороте руля.

«ТОЙОТА-ЯРИС»

Самый современный автомобиль из троицы, по идее, должен был учесть недостатки предшественников и оказаться лучшим, однако на деле все не столь однозначно. Похвал просторному салону повторять не будем – с этим порядок, хотя ниспадающий потолок почти касается затылков задних пассажиров. Зато чего стоят восемь бок-



TOYOTA YARIS

■ Модель второго поколения дебютировала в 2005 году с кузовами 3- и 5-дверный хэтчбек. На некоторых рынках продается как «Витц» (Vitz), есть полноприводная версия.

■ **Двигатели:** 1,0–1,5 л (69–110 л.с.), турбодизель 1,4 л (90 л.с.).

■ **Коробки передач:** 5-ступенчатые механическая или роботизированная Multi-Mode, бесступенчатый вариатор.

■ **Комплектация:** три базовых варианта.

■ **Цена:** $17 390–20 450.

сов для всякой мелочи в передней панели – запомнить бы, что куда положил! Миниатюрный дисплей, заменяющий панель приборов, здесь расположен посередине, двигатель в богатых комплектациях пускают кнопкой. А вот с регулировками сидений в этом тесте фатально не везет: чтобы изменить наклон спинки в «Ярисе», нужно левой рукой отпустить фиксатор, а правой тянуть ее на себя!

Впрочем, самый заметный недостаток – крохотный багажник. В мелкой нише для «докатки» лежит полноценное запасное колесо, но пол поднят еще выше, на целых 150 мм! В «европейской» конфигурации мы намерили 200 л, в «российской» – всего 156. Правда, объем можно увеличить почти до четверти кубометра, если сдвинуть диван и ощутимо потеснить задних пассажиров.

На ходу маленькая «Тойота» – полная противоположность «Ситроену»: тихая, мягкая и убаюкивающе комфортабельная, она прекрасно подходит для спокойной повседневной езды. На резкий пилотаж возражает заметными кренами, раскачкой. При торможении в повороте норовит забросить корму вперед и провалиться в глубокий занос, что требует размашистой упреждающей коррекции рулем.

У «Яриса» в трансмиссии также роботизированный «автомат» MultiMode – по сути «механика», только с автоматическим переключением. Работает коробка несколько расторопнее, чем у «Ситроена», и куда лучше, чем ее предшественница на «Королле Версо» (ЗР, 2005, № 7). На холостом ходу появилась небольшая тяга – подобный «ползучий» режим, удобный в заторах, есть у любой гидромеханической трансмиссии. В наличии и «спортивное» положение Es – в этом случае при сбросе газа, скажем, после разгона не происходит переключение вверх.

Есть и ручное управление, но здесь – только рычагом селектора. Кстати, в левом повороте полные водители коленом выбивают этот режим и на «Тойоте», и на «Ситрое-



Блок управления вентиляцией настолько затейлив, что интуиция пасует – приходится вглядываться в символы. Благодаря оптическому эффекту кажется, будто приборы расположены далеко в моторном отсеке – говорят, так глаза водителя меньше устают.

Селектор роботизированной коробки – как у «Ситроена», только вместо A здесь E (Easy – легкий). Внизу кнопка Es (Easy sport).



Общая оценка **8,0**

TOYOTA YARIS – ЯРКИЙ, БОГАТО ОСНАЩЕННЫЙ, С МЕЛКИМИ ОГРЕХАМИ ВОСПИТАНИЯ. ХОРОШ В КАЧЕСТВЕ ДАМСКОЙ СУМОЧКИ, НО НЕ АВОСЬКИ.

 Отличная шумоизоляция, комфортабельная подвеска, огромное количество боксов, регулируемое по частям заднее сиденье.

 Склонность к заносу, сложновато управление вентиляцией, несколько задумчивый «автомат», крохотный багажник, малый пробег между ТО.

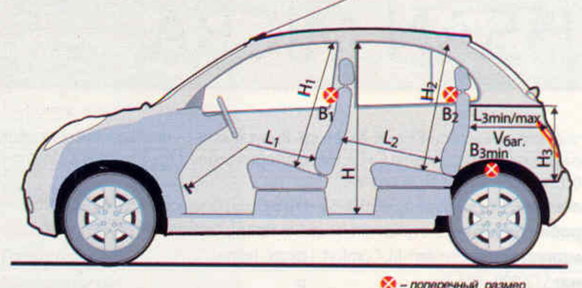


Разрезное заднее сиденье имеет регулировки – продольную и по углу наклона сегментов спинки. Пол сзади ровный, тоннель отсутствует.

Из-за поднятого на 150 мм пола багажник получился крохотный, всего 156 л. Зато образуется ровная площадка.



РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	CITROEN C3	TOYOTA YARIS	NISSAN MICRA
L_1	975–1140	925–1105	880–1070
L_2	550–785	485*/625–865	465*/630–870
H	1245	1245	1250
H_1	1045	1020	1045
H_2	960	945	905
B_1	1355	1355	1320
B_2	1305	1305	1295
$L_{3min/max}$	585/1155	535/685*–1310	505/705*–1205
B_{3min}	1040	1000	1025
H_3	595	380	610
$V_{баг.}$, л	276	156/240*	212/316*

*Со сдвинутыми вперед сиденьями второго ряда.

не». Общий недостаток и в том, что при переключении вниз моторы автоматически прибавляют и удерживают обороты – похоже, тормозить двигателем «роботы» не умеют в принципе. А как же быть, скажем, в горах? Да и оставить машину на передаче проблематично, приходится постоянно пользоваться стояночным тормозом – зимой из-за этого у нас примерзали колодки (ЗР, 2006, № 1).



NISSAN MICRA

■ Третье поколение появилось в 2002 году. Выпускаются 3- или 5-дверный хэтчбек, а также купе-кабриолет «Микра С+С». На некоторых рынках продается как «Марч» (March), есть полноприводная версия.

■ **Двигатели:** бензиновые 1,0–1,6 л (65–110 л.с.), турбодизель 1,5 л (65–82 л.с.).

■ **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат».

■ **Комплектации:** Comfort-M, Comfort, Luxury, Tekna.

■ **Цена:** $12 990–18 530.

«НИССАН-МИКРА»

Что вы можете сказать о своих тапочках? Ну, удобные… и все! Примерно такое же впечатление оставил «Ниссан-Микра» – кроме глазастой мордочки и аккуратного интерьера с симпатичным тисненым пластиком, в ней нет ничего экстраординарного. Ни тебе заумного робота, ни дисплеев, ни сомнительных откровений эргономистов. Зато ничто не жмет, не мешает и мозоли не натирает. На ходу машинка понятна и адекватна, проворна (в разгоне даже чуть быстрее конкурентов) и в то же время не досаждает ни тряской, ни раскачкой. В общем, удачный компромисс – не надо бояться этого слова, если компромисс найден верно.

Скажете, гидромеханическая коробка устарела? Нет ручного секвентального режима? Это актуально, если амбиции, помноженные на мощность, не умещаются под капотом. А если просто спокойно ездить, да еще в пробках, нет ничего лучше и удобней. Откроем страшный секрет: единственное реальное преимущество «робота» перед гораздо более сложной «гидромеханикой» – дешевизна и чуть лучшая экономичность, все остальное от лукавого маркетинга. И если эта разница не отражается в цене автомобиля, значит, вам за рубль норовят всучить пятак.

Впрочем, не будем идеализировать «Микру», у нее свои недостатки. Наиболее заметный – довольно низкий в задней части салон, рослый пассажир упирается головой в стык стекла и крыши. Положение можно исправить, сдвинув диван вперед, до касания коленями передних спинок. Коротковата продольная регулировка передних кресел, а худощавые пассажиры норовят продавить мягкий велюр до каркаса. Бликует шкала селектора, а индикатора на приборной доске нет – поначалу переключаешь режимы «автомата» особенно внимательно. Маловат дорожный просвет, всего 130 мм.


У «Микры» стильный аккуратный салон, радиоключ и… обычный гидромеханический «автомат». Традиционные приборы вполне удобны. Компьютер показывает 9,2 л/100 км – неплохой расход для тестовых режимов.

Под креслом пассажира – емкость для мелочей. Клавиши подогрева сидений логично расположены на тоннеле.





Общая оценка

8,1

NISSAN MICRA – СТИЛЬНЫЙ, УДОБНЫЙ И В МЕРУ ДИНАМИЧНЫЙ. ПЛОД РАЗУМНОГО КОМПРОМИССА МЕЖДУ КОМФОРТОМ И ЕЗДОВЫМИ КАЧЕСТВАМИ.


Богатая комплектация, хорошее сочетание комфорта с удовольствием для водителя, адекватная работа трансмиссии, регулируемое заднее сиденье.


Заужен проем задних дверей, низкий в задней части салон, скромный дорожный просвет.


Неразрезной задний диван имеет продольную регулировку. Проем двери поджат аркой, что несколько затрудняет посадку.

Скромный багажник можно увеличить с 212 до 316 л, сдвинув вперед диван. Со сложенными спинками ровной площадки не получается.



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	CITROEN C3	TOYOTA YARIS	NISSAN MICRA
Рабочее место водителя			
Сиденье	8	8	8
Органы управления	9	8	8
Обзор	7	8	9
Салон			
Передняя часть	9	10	8
Задняя часть	9	9	7
Багажник	8	7	8
Ходовые качества			
Динамика	7	8	9
Тормоза	8	8	8
Поведение на дороге	8	7	8
Комфорт			
Шум	7	8	9
Плавность хода	7	9	8
Климат	8	7	8
Приспособленность к России			
Геометрическая проходимость	7	8	7
Сервис	9	7	8
Эксплуатация	8	8	8
Общая оценка	**7,9**	**8,0**	**8,1**

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	CITROEN C3	TOYOTA YARIS	NISSAN MICRA
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	3850/1670/1520	3750/1695/1530	3719/1660/1540
база	2460	2460	2430
колея спереди/сзади	1440/1440	1470/1460	1460/1448
Объем багажника (VDA), л	305–1310	272/363*–737**	251/371*–584**
Радиус поворота, м	5,6	4,7	4,6
Масса снаряжен./полная, кг	1057/1535	1055/1480	1055/1510
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,5	13,1	15,0
Максим. скорость, км/ч	177	170	158
Топливо/запас топлива, л	АИ-95–98/47	АИ-95/42	АИ-95/46
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешан.	4,9/6,9/5,7	5,3/6,7/5,8	5,8/8,6/6,8
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/ число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	1360	1296	1386
Степень сжатия	10,2	11,0	9,8
Мощность, кВт/л. с.	65/88 при 5250 об/мин	64/87 при 6000 об/мин	65/88 при 5200 об/мин
Крутящий момент, Н·м	133 при 3250 об/мин	121 при 4200 об/мин	128 при 3200 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	AM5	AM5	A4
Передаточные числа I/II/III/IV/V/з.х.	3,42/1,95/1,36/1,05/0,85/3,58	3,54/1,91/1,31/1,03/0,85/3,21	2,86/1,56/1,00/0,70/–/2,31
Главная передача	3,77	4,05	4,07
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	продольные рычаги, упругая поперечная балка	продольные рычаги, упругая поперечная балка	продольные рычаги, упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	барабанные	барабанные	барабанные
Размер шин	185/60R15	185/60R15	175/60R15

**Со сдвинутыми вперед сиденьями второго ряда. **Загрузка на высоту спинок передних сидений.*

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	CITROEN C3	TOYOTA YARIS	NISSAN MICRA
Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1083	1071	1058
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	663 (61)/420 (39)	644 (60)/427 (40)	665 (63)/393 (37)
Дорожный просвет, мм	140	155	130
Динамические качества Разгон, максимальная скорость	3,4c; 6,6c; 10,0c; 15,6c; 22,0c; 35,0c; max 163,3 км/ч. Погрешность спидометра 4,7%	3,4c; 6,5c; 9,9c; 15,3c; 21,8c; 34,0c; max 166,4 км/ч. Погрешность спидометра 6,5%	3,4c; 6,0c; 9,8c; 14,8c; 23,4c; 34,6c; max 159,2 км/ч. Погрешность спидометра 8,7%
Эластичность			
Время разгона, с:			
60–100 км/ч, кик-даун/ IV передача	8,8/14,1	8,9/14,0	9,1/–
80–120 км/ч, кик-даун / V передача	12,0/23,1	11,8/21,3	13,8/–
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1394	1437	1266
50–0 км/ч	708	772	641
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	43,2	44,8	45,6
замедление, м/с²	8,9	8,6	8,4

Автомобили на тест предоставлены: Citroen C3 – «СИТРОЕН-ОТРАДНОЕ», Toyota Yaris – «ТОЙОТА МОТОР», Nissan Micra – «НИССАН МОТОР».

НЕЛИШНЯЯ ИНФОРМАЦИЯ

Всем трем автомобилям нужен бензин АИ-95, хотя в принципе они переваривают и 92-й. У всех беззащитны моторные отсеки, зато есть полноценные запаски, за исключением «Микры» – для сугубо городского автомобиля недостаток малозначимый. Гарантия простирается на 100 тыс. км, но у «француза» скорее выйдет двухлетний срок, а у «японцев» в запасе еще год. Периодичность ежегодного обслуживания существенно различается по пробегу: осторожные 10 тыс. км у «Яриса», среднестатистические 15 тыс. у «Микры» и отличные 20 тыс. у «Ситроена». □



Юрий Нечетов:

«Несколько неожиданно лучшим в тесте оказался не самый новый и не слишком насыщенный передовыми решениями автомобиль. Успех принесли ровные показатели во всех номинациях, лишь две «семерки» против четырех-пяти у конкурентов (см. экспертную оценку)».



СКАНДИНАВСКОЕ «Я»

Сергей Воскресенский. Фото автора и «Вольво»

Спокойная, размеренная жизнь, небольшие аккуратные отели, поодаль фермерские хозяйства и рыбацкие деревеньки. Здесь, на юге Швеции, не экономят на комфортном отдыхе, отдаются аристократическим видам спорта – гольфу, теннису, поло – и ценят престижные авто.

ПЕРЕБОР?

И все-таки даже по меркам преуспевающей Скандинавии это перебор – сразу несколько десятков новейших седанов премиум-класса «Вольво-S80». Местный полицейский не упускает возможности рассмотреть новинку, а заодно корректно предложить водителю алкотестер. Дескать, служба…

Где-нибудь на германских автобанах я бы от души давил на акселератор, оценивая новые моторы «восьмидесятки». На горных серпантинах Испании без конца менял бы настройки адаптивного усилителя руля и активных подвесок в поисках оптимума. Здесь же, в чинной и строгой стране – ни-ни, по крайней мере на обычных дорогах.

Поэтому поначалу жизнь в автомобиле кажется слишком томной. Он потрясающе комфортен, отменно оснащен всем необходимым, отделан натуральным деревом, кожей, породистым мягким пластиком. В мире всеобъемлющего уюта тебе уже не важно, сколько в моторе цилиндров и «лошадей», как согласуется с ними 6-ступенча-



тая автоматическая коробка передач, передний привод здесь или полный. Хочется развалиться на просторном и мягком заднем диване и вкушать новинку в роли хозяина.



ЕДИНОЕ ЦЕЛОЕ

Однако в машине столько интересного – тут не до сибаритства. Объясняет Сильвия Гюльсдорф, директор проекта S80: «Мы не преследуем цель наполнить автомобиль всевозможными техническими новинками. Мы рассматриваем его как единое целое, где высокотехнологичные решения гармонично взаимодействуют, создавая комфорт и удобство в движении...»



Вон невдалеке промелькнула «восьмидесятка» предыдущего поколения. Мощные задние фонари, тяжеловесный профиль... А этот словно сбросил лишние килограммы и поигрывает мускулатурой точных, но более сглаженных линий, наглядно демонстрируя современный ход дизайнерской мысли. Все дело в особых изгибах кузова: они не только придают облику компактность, но и снижают риск травмировать пешехода.

Интерьер S80 – это особая аура взаимоотношений водителя и машины. Индивидуальный стиль, цветовая гамма, качество материалов. Вы словно тонете в плавных обводах передней панели, гармонии просторных сидений, пухлого рулевого колеса, обилии функций истинно «вольвовской» центральной консоли. Но буквально за несколько минут проникаешься логикой взаимоотношений с машиной.

Вот, например, адаптивный круиз-контроль (ACC) с помощью радара помогает удерживать безопасную дистанцию до идущего впереди автомобиля. Он автоматически регулирует скорость движения, при необходимости притормаживая S80. В левом углу передней панели хорошо виден «проектор» системы CW (предупреждение о возможном столкновении с попутной машиной). При опасной скорости сближения зазевавшегося водителя взбудоражит резкий звуковой сигнал и пучок красного света, проецируемый на ветровое стекло. Одновременно активируется функция поддержки экстренного торможения.

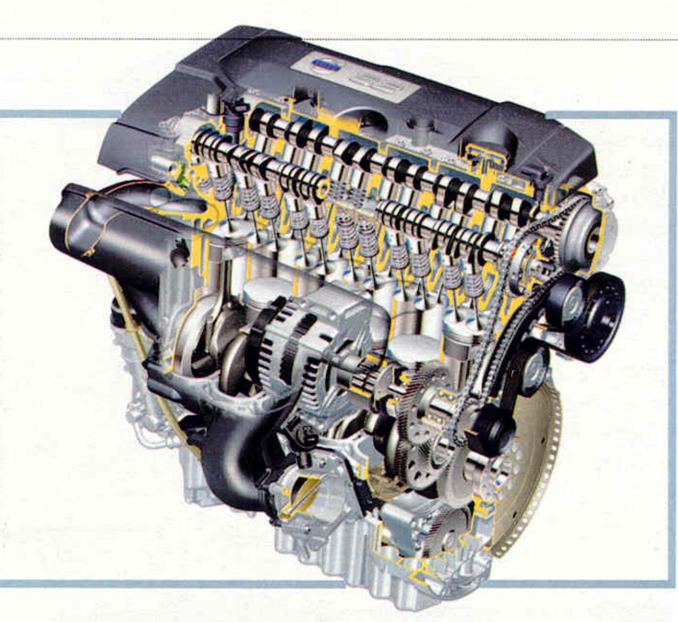
Вам мало? Тогда обратите внимание на систему BLIS, которая информирует о машинах, попавших в мертвую зону наружных зеркал. Или «прогуляйтесь» по центральной консоли, где расположены кнопки управления активным шасси с технологией Four-C. Ну а завершить можно выбором одного из трех вариантов усилия на рулевом колесе. Хотя почему завершить? Копаться в настройках климатической установки, аудиосистемы последнего поколения или новейших технологиях мобильной связи можно до бесконечности. Было бы желание.

РАЗБОРЧИВЫМ КЛИЕНТАМ

Не секрет: корпоративный покупатель ориентирован в основном на относительно недорогие, базовые машины.

ДВА В ОДНОМ

В новом шестицилиндровом двигателе (3,2 л, 238 л.с) реализована масса технических новаций. Технология CPS призвана соединить в одном моторе экономичность и динамику. В зависимости от режимов движения работают кулачки разных профилей, задавая разную высоту подъема впускных клапанов. Изменяемые фазы газораспределения (VCT) позволяют получить максимальную отдачу во всем рабочем диапазоне. Чтобы разместить «шестерку» поперек (!) моторного отсека, поколдовали над компоновкой навесного оборудования. Так, насос усилителя руля, компрессор кондиционера перенесены на заднюю часть мотора. Генератор, оборудованный непосредственным приводом, размещен в блоке. Таким образом, двигатель и трансмиссия занимают минимальное пространство под капотом.



Предложив новые двигатели, маркетологи «Вольво» рассчитывают прежде всего привлечь ценителей престижных версий «восьмидесятой». Их-то стремятся обольстить возможностями серьезно переработанной рядной «шестерки» (3,2 л, 238 л.с.). Оригинальная компоновка (навесное оборудование перенесено в заднюю часть мотора) позволила сделать силовой агрегат весьма компактным.

Еще один чемпион малых форм и недюжинных сил – мотор V8 (4,4 л, 315 л.с) уже знаком нам по кроссоверу XC90. Теперь флагманский двигатель «Вольво» предлагают и для S80 в сочетании с



Подвеска с регулируемой жесткостью (три режима) предлагается в качестве опции.

ЭЛЕГАНТНОСТЬ, КОМФОРТ, ТЕМПЕРАМЕНТ… ДОБАВЬТЕ ОТМЕННОЕ ОСНАЩЕНИЕ И ПОЛУЧИТЕ НОВЫЙ «ВОЛЬВО-S80».

оригинальным полным приводом. Скоро он появится и на других «восьмидесятках».

С ВЕТЕРКОМ ПО-ШВЕДСКИ

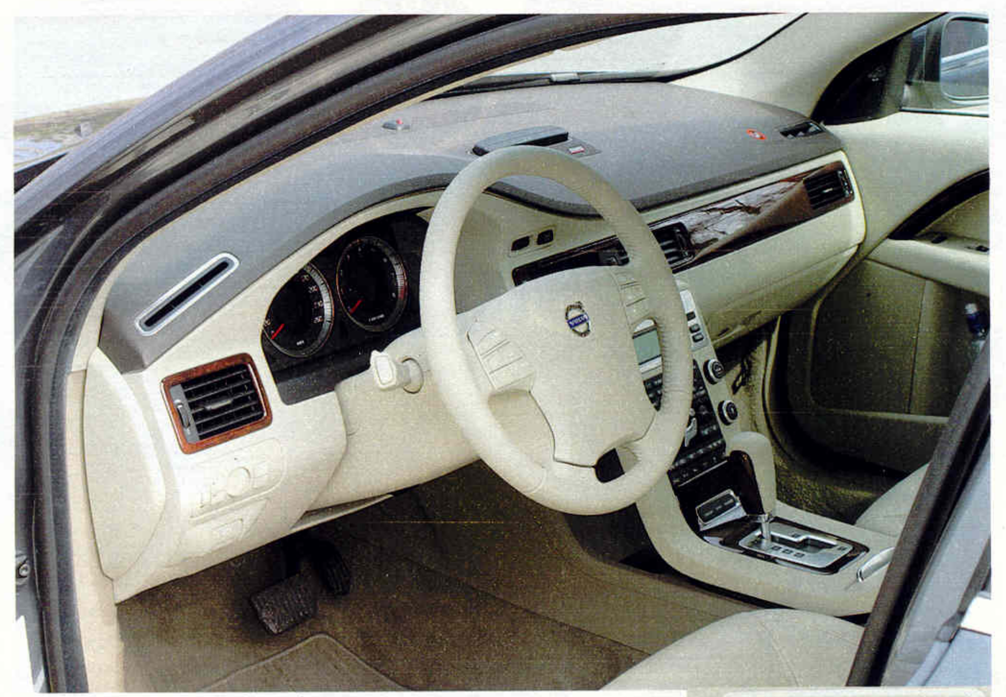
Трудно удержаться от постоянных «заигрываний» с электронными системами. Хочется все время что-то менять в настройках машины, каждый раз восклицая: «А ведь здорово работает!». Тем не менее сформировался некий стандарт: руль на максимум информации, а подвески, наоборот, в зону комфорта. Это наилучшим образом соответствует условиям движения. Шасси прекрасно справляется с неровностями дорожного полотна и при этом демонстрирует стабильность в относительно быстрых виражах. Шесть цилиндров под капотом едва слышно напоминают о себе даже при интенсивном разгоне. А выйдя на крейсерские 110–120 км/ч, вы и вовсе забываете



КОНЦЕПЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Запатентованная структура фронтальной части разделена на зоны, каждой из которых отведена своя задача в процессе деформации. Элементы конструкции выполнены из стали четырех различных марок и эффективно гасят энергию удара по мере приближения к пассажирскому салону. От боковых ударов призваны защитить две камеры подушек безопасности. Нижняя, с большим давлением, предохраняет бедра, способные выдержать высокие нагрузки. Верхняя защищает грудную клетку человека.

Задних пассажиров развлекают DVD-плеер, 7-дюймовые экраны в подголовниках, беспроводные наушники и пульт управления.



Салон «Вольво» в версии Executive: сочетание высококачественных материалов и изысканных оттенков.

Аудиосистема последнего поколения Dolby Pro Logic II Surround обеспечивает отменное качество звучания в любой точке салона.

Комбинация приборов компактна, при этом насыщена множеством вспомогательных параметров.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	VOLVO S80	VOLVO S80 V8
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4851	
ширина	1860	
высота	1490	
база	2835	
колея спереди	1588	
сзади	1585	
Радиус поворота, м	5,6	
Снаряженная масса, кг	1540–1742	
Полная масса, кг	1800	2000
Время разгона 0-100 км/ч, с	8,0	6,5
Макс. скор., км/ч	240	250
Топливо	RON 91–98	
запас топлива, л	70	
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	9,8	11,9
Кузов		
Кол-во дверей/мест	4/5	
Объем багажника (VDA), л	480	
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P6	V8
Число клапанов	24	32
Рабочий объем, см³	3192	4414
Степень сжатия	10,8	10,4
Мощность, кВт/л.с.	175/238	232/315
при об/мин	6200	5950
Крутящ. момент, Н·м	320	440
при об/мин	3200	3950
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	полноприводная
Коробка передач	A6	A6
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с усилителем	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	215/55R16	225/50ZR17

про двигатель, настолько он заглушен в своем рабочем пространстве. Где-то там, за ветровым стеклом меняется погода, дорожное покрытие, а вы полностью изолированы от происходящего.

В меру быстрый, удобно тяговитый двигатель отменно согласован с «автоматом». Мягкое переключение передач, плавный набор скорости – да, все подчинено Его Величеству Комфорту. Конечно, если водитель резко меняет стиль, возникает небольшая пауза: дескать, ты случайно утопил газ в пол или действительно хочешь максимальной отдачи? А затем адаптивная коробка вносит свои коррективы и S80 сразу становится резвым, напористым, при этом не теряя остального.

С тремя сотнями «лошадей» под капотом это уже другой автомобиль. «Мужское» начало выражено в басовитом рыке выпускной системы. Здесь уже приходится постоянно сдерживать себя и автомобиль, чтобы оставаться в рамках дозволенного. Плотнее стали и подвески, потряхивающие на мелких неровностях. Скорее всего, наметившаяся «спортивность» – влияние низкопрофильных 18-дюймовых шин, в качестве опции установленных на топовую версию. Зато управляемость хороша. Автомобиль позволяет до тонкостей контролировать нюансы поведения. Большой седан вдруг превратился в хорошо настроенный и на удивление удобный инструмент для выражения желаний и амбиций.

ПО СТАНДАРТАМ

Новый «Вольво-S80» – еще один шаг навстречу искушенному потребителю, это сомнений не вызывает. Автомобиль не только современен и богато оснащен. В активе традиционно солидный набор систем безопасности, помощи водителю при торможении, разгоне, потере устойчивости. И они доведены до такого совершенства, что вы даже не задумываетесь об их присутствии.

Маркетологи уверены – новинка сумеет потеснить конкурентов и закрепить на российском рынке успех, достигнутый XC90. Что же, посмотрим, первые S80 появятся у нас в сентябре. Планируется, что самая мощная версия с двигателем V8 будет стоить от $75 000. □

ГЕРОЙ ЕЕ РОМАНА

Юрий Нечетов. Фото: Георгий Садков

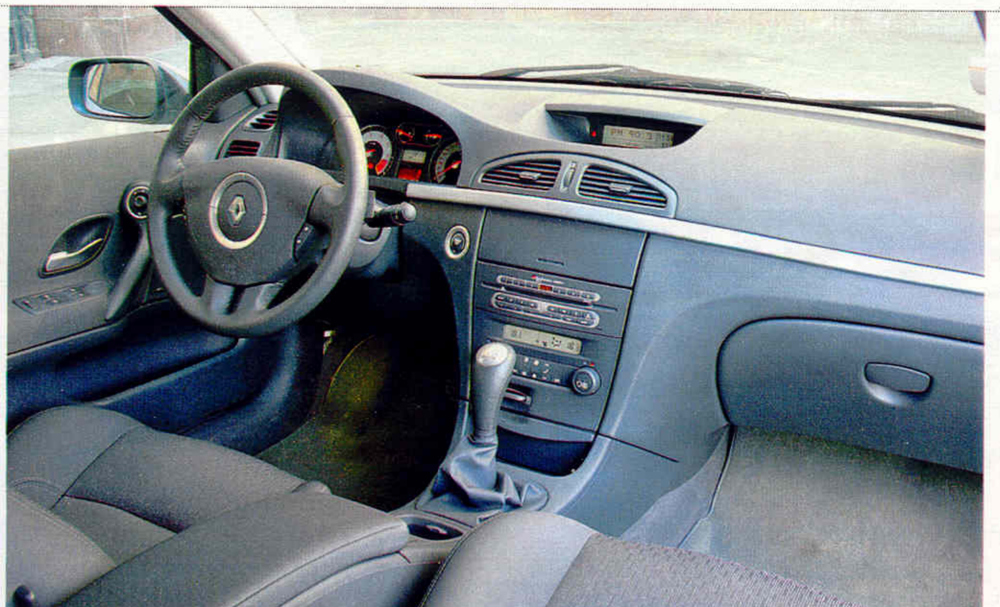
Пять лет назад я познакомился с ней в Париже на набережной Пасси (ЗР, 2001, № 12) – и вот мы снова встретились, но уже на Москве-реке.

Она мечтала стать кумиром миллионов, но так и не снискала популярности за пределами Франции. Возможно, причиной тому отсутствие наиболее модного среди соперниц вечернего платья в стиле седан? Мини-хэтчбек и макси-универсал практичны, но не столь изысканны, в театр такие не наденешь. В 2005-м ценой минимального вмешательства изменился разрез глаз, а лицо приобрело семейное сходство с более успешным «Меганом». К новой внешности нужно относиться особенно бережно: даже небольшое



Опознать обновленную машину сзади можно лишь по светоблокам – сохранив прежнюю форму, они изменили рисунок.

ПОСТАРЕЛА? НИЧУТЬ, НО ВОЗРАСТ ОБЯЗЫВАЕТ – В ПРОШЛОМ ГОДУ ЕЙ СДЕЛАЛИ ПЛАСТИЧЕСКУЮ ОПЕРАЦИЮ



Интерьер почти не изменился, зато исчез рычаг стояночного тормоза – механизм получил сервопривод.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

RENAULT LAGUNA 2,0

Общие данные

Размеры, мм:

длина	4600
ширина	1775
высота	1435
Объем багажника, (VDA), л	430
Снаряженная масса, кг	1395
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,0
Максимальная скорость, км/ч	219
Топливо	АИ-95
запас топлива, л	70
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	6,7
городской цикл	12,7
смешанный цикл	8,9

Двигатель: бензиновый с турбонаддувом и интеркулером, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 125 кВт/170 л.с. при 5000 об/мин, 270 Н·м при 3250 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, А5



Панель приборов с серебристыми окантовками стала ярче, но прочесть мудреный спидометр беглым взглядом по-прежнему сложно.



От любопытных взглядов можно отгородиться шторками – они прячутся в дверях и полке багажника.



Места для манекенщиц? Очень много пространства даже для самых длинных ног и совсем мало – для головы.



Большой хэтчбек с вместительным багажником и громадной пятой дверью практичен, но в D-классе популярнее седаны...

повреждение выльется в серьезную сумму за лечение.

Внутренний мир у «француженки» особый, она стремится быть оригинальной во всем, пытаясь оспорить очевидные вещи, подчас даже в ущерб логике. Например, ручка наклона спинки вынесена к переднему краю подушки. Сложена мадам своеобразно – средних габаритов кавалер в поисках удобной позы вынужден полностью опускать кресло и поднимать руль. Нелинейный спидометр оцифрован нечетными десятками и разновеликими цифрами – глянув на него, понимаешь только, что скорость «где-то между 70 и 90 км/ч».

Карточка-ключ, конечно, штука стильная, но почему она не запирается в гнезде при работающем двигателе? Крохотный вещевой ящик охлаждается кондиционером, однако кроме пары перчаток там поместится лишь баночка «Колы». А вот электрообогрев ветрового стекла – это здорово. В общем, она осталась достаточно взбалмошной, чтобы не казаться пресной, и достаточно приветливой, чтобы принять пятерых не слишком крупных, но длинноногих гостей.

Характер у дамы очень живой, подвижный, но тоже с особенностями. В 16-дюймовых «туфельках» она летящей походкой минует выбоины и трамвайные пути, но болезненно вздрагивает на мелких сколах асфальта. Среди приобретений последнего времени – двухлитровый наддувный мотор, развивающий 170 л.с., очень динамичный и на удивление тихий. А вот с «автоматом» «Лагуна» так и не освоилась – он хоть и пятиступенчатый, и адаптивный, но все-таки мечтательный. Это хорошо заметно в ручном режиме управления, а в пробках его работа сопровождается заметными толчками. Другой недостаток – тормоза: невесомая педаль даже при легком нажатии заставляет виснуть на ремнях, а интенсивность торможения иногда произвольно меняется при постоянном положении педали.

Я прощаюсь со случайной знакомой. Могли бы две короткие встречи перерасти во что-то более серьезное? Не уверен. И дело даже не в 30 тысячах долларов (а по минимуму достаточно и вовсе $22,6 тыс.). Под ее чарами растает пылкий художник, восторженный поэт, а ворчливый прагматик будет занудно искать огрехи в воспитании. Просто я не герой ее романа. □

КОСМОЛЕТ ПРИБЫВАЕТ



ЕТ ВЕСНОЙ

Михаил Гзовский.
Фото: Александр Батыру

Как только я увидел броский шрифт логотипа, понял – пришли перемены. Заострившиеся буквы словно говорили: тебя ждет больше драйва! Минувшей весной его привнес на российский рынок новый «Сивик».

Не секрет, что от поколения к поколению «Хонда» придавала все больше комфортной обыденности когда-то слывшему весьма азартным «Сивику». Предыдущая, седьмая версия модели «успокоилась» настолько, что у фанатов опустились руки. Спохватившись, «хондовцы» бросились поправлять дела...

Сюрпризы начинаются, как только распахиваешь дверь. Такой яркой в прямом и переносном смысле передней панелью, пожалуй, не в силах похвастать ни один из конкурентов! Горящая в темноте бело-голубым светом,

HONDA CIVIC

- Автомобиль восьмого поколения дебютировал в 2005 году. В Европе выпускают 5-дверный хэтчбек и завозят из Японии седан. В Северной Америке в продаже только седан и купе.
- **Двигатели:** бензиновые 1,4–2,0 л (83–197 л.с.), дизельный 2,2 л (140 л.с.), гибридная силовая установка (110 л.с.). В Россию поставляют только с 1,8-литровым мотором.
- **Коробки передач:** 6-ступенчатая механическая, 5-ступенчатый «автомат».
- **Комплектации:** Comfort, Executive.
- **Цена:** $21 200–24 200.
- **Тестовый автомобиль:** 1,8 л, 140 л.с., автоматическая коробка передач, комплектация Executive, $24 200.



Зеркала на дверях, «форточки» в передних стойках, солидная корма... это «Хонда-Сивик»?!

Кажется, будто сначала дизайнер нарисовал переднюю панель для водителя, а затем приладил справа кусочек для пассажира.



нащают либо 6-ступенчатой «механикой», либо, как в нашем случае, 5-ступенчатым «автоматом». «У-у-у-у, здесь и спортивного режима-то нет», – расстраивается сидящий рядом фотограф. Но спустя пару минут понимаешь – настройки коробки уже изначально «спортивные».

Продавливаю напольную педаль до режима кик-даун: после короткого замешательства стрелка тахометра подпрыгивает к 4000 об/мин, продолжая полет почти до 7000 об/мин, прежде чем коробка переходит на повышенную. Переключения сейчас происходят с едва заметными рывками; по данным фирмы, первая сотня дается



На заднем сиденье вполне усаживаются трое взрослых, благо тоннель на полу едва заметен. Даже сидя за высокими водителем и пассажиром, не чувствуешь себя стесненным.

она привлекает внимание даже водителей соседних авто, притормозивших рядом на «красный».

К моему удивлению, устроиться в этом «космолете» не составило никаких проблем: удобный руль регулируется по высоте и вылету; ни до одной кнопки не приходится тянуться; в меру жесткие сиденья хорошо фиксируют тело; рука сама ложится на удобный подлокотник двери, а левый ботинок – на широкую площадку...

Поворот ключа, и под капотом ожил 1,8-литровый 140-сильный двигатель с фирменной системой изменения фаз i-VTEC. На холостом ходу понять, что мотор пущен, можно лишь по приборам – в салоне полная тишина. Как уверяет производитель, при мощности, сравнимой с 2-литровыми моторами, этот двигатель обладает экономичностью 1,6-литрового.

Как и положено «Хонде», с перекрестка «Сивик» рвется уйти первым. Теперь его ос-

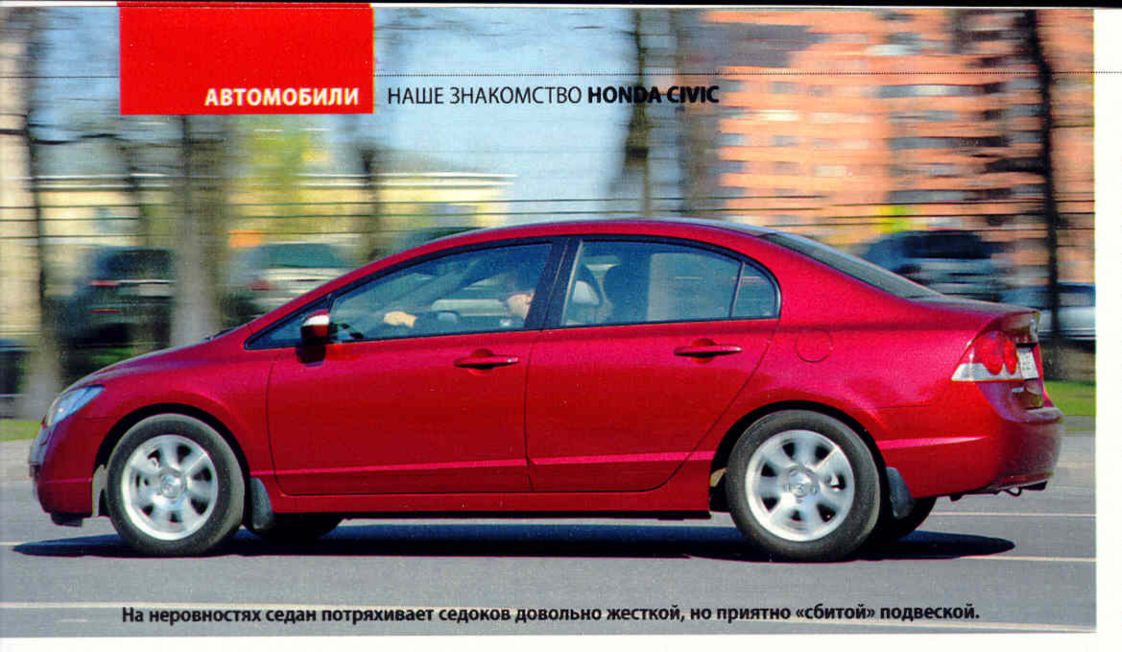


Управление климатом и музыкой понятно и логично, к тому же до консоли не нужно тянуться.

Глядя на необычную двухрядную панель приборов, трудно поверить, что претензий к эргономике не возникает ни у рослых, ни у невысоких водителей.

«Сивику» за 11 секунд. Не самый выдающийся показатель, зато ощущения от управления разгоном самые приятные. Если же не торопиться, смену передач можно заметить лишь по падению стрелки тахометра по достижении 3000 оборотов.

«Капитан N-ский, ваши права, пожалуйста», – вежливый, но строгий офицер предъявил радар с превышением. Так и знал, что попа-



На неровностях седан потряхивает седоков довольно жесткой, но приятно «сбитой» подвеской.

HONDA CIVIC – В ВОСЬМОМ ПОКОЛЕНИИ УДАЛОСЬ СОВМЕСТИТЬ АЗАРТНЫЙ ХАРАКТЕР С КОМФОРТОМ И ФУНКЦИОНАЛЬНОСТЬЮ, ПРИПРАВИВ ИЗРЯДНОЙ ПОРЦИЕЙ ЭФФЕКТНОГО ДИЗАЙНА.



Отличная эргономика, простор на задних сиденьях, отзывчивый двигатель, внятная управляемость, богатая базовая комплектация.

Шум от качения шин, не очень информативные тормоза, довольно тряская подвеска, низкая посадка.

дусь «за скорость» на этой машине! «Ей-богу, не хотел», – пытаюсь оправдываться, но тут мимо пролетает «Лексус», игнорируя жезл гаишника. Капитану уже не до меня – он грузится в сине-белый «Форд» и исчезает под вой сирены…

Ехать на «Сивике» медленно тоже можно, но как-то не хочется. Обзорность, несмотря на треугольные переплеты у передних стоек, – отличная. Тугой руль с электроусилителем позволяет точно выбирать траекторию, объезжая неровности. Делать это приходится: автомобиль не любит плохих дорог, о чем сообщает недовольными потряхиваниями и вибрациями. Зато с ростом скорости машина не теряет цепкости: на 120 км/ч седан держится на дороге так уверенно, будто мы едем вдвое медленнее. Но без ложки дегтя все же не обойтись: в поворотах «Сивик» кренится на борт. Так или иначе, по сравнению с моделью предыдущего поколения «восьмой» едет на голову лучше!

При столь азартном разгоне несколько не хватает обратной связи на тормозной педали, поэтому дозировка усилия требует большей концентрации, чем хотелось бы… Стоп. Это все же не спорткар, а семейный седан!



Багажник мог быть еще объемнее – пол приподняли, чтобы уместить полноразмерную запаску.

В доказательство «Сивик» демонстрирует завидный простор для задних пассажиров. Приглядитесь к профилю «Хонды»: короткий капот как будто от младшей модели, зато корма – словно от авто классом выше. Даже за рослым водителем сидишь, не касаясь коленями спинки, а отсутствие тоннеля на полу приятная неожиданность для среднего пассажира. Багажник тоже немал, однако его конфигурация специфическая: «дупло» глубокое, но невысокое. Вещи приходится отодвигать так далеко, что дотянуться до них потом сложно. Объяснение простое: под полом спрятана съедающая литры полноразмерная запаска…

Появление «Сивика» на парковке одного из столичных гипермаркетов вызвало живой интерес. «Я думал, это какой-то новый «Аккорд»! – удивляется молодой человек, отправивший жену за покупками, а сам оставшийся рассматривать «Сивик». – Сколько стоит?» От 20 тысяч долларов. Дорого? Похоже, те, кто уже записался в очередь и готов ждать до следующей весны, так не считают! □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

HONDA CIVIC 1,8

Общие данные

Размеры, мм:

длина	4545
ширина	1750
высота	1457
база	2700
Объем багажника (VDA), л	389
Радиус поворота, м	5,4
Снаряженная масса, кг	1221
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,9
Макс. скорость, км/ч	200
Топливо	АИ-95
запас топлива, л	50
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,1
городской цикл	9,5
смешанный цикл	6,7

Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1799 см³, 103 кВт/140 л.с. при 6300 об/мин, 174 Н·м при 4300 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, А5

Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – независимая на двойных рычагах; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вент./дисковые; шины – 195/65R15

Автомобиль предоставлен российским представительством «ХОНДЫ».

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



MAZDA 3

$17 700–23 360

Одна из самых стильных моделей С-класса и бестселлер на протяжении уже многих месяцев. Конкурировать с тестируемым «Сивиком» по энерговооруженности и комплектации в состоянии лишь 2-литровая версия, оцениваемая в $23 360.

(ЗР, 2006, № 4)



VOLKSWAGEN JETTA

$24 232–32 407

Немецкий визави козыряет раскрученным именем, вызывая ассоциации с комфортом и престижем. «Фольксваген» предлагает больший выбор трансмиссий и вариантов комплектаций. Версия, сопоставимая с «Сивиком» по цене, – с 1,6-литровым мотором (102 л.с.).

(ЗР, 2006, № 2)



ВНИМАНИЕ, ЖЕЛТЫЙ!

Максим Сачков. Фото автора

«ШКОДА-ФАБИЯ RS» – ТРЕБУЕТ ПРИВЫЧКИ И… ВЫЗЫВАЕТ ПРИВЫКАНИЕ.

Зачем на этом автомобиле дизель? Мало того, что он не тянет снизу, так и рабочий диапазон всего две тысячи оборотов – смех! К тому же передачи настолько короткие, что, пока разгонишься, рука отсохнет. Это не заряженная машина, а форменное издевательство!

Выезжая с заправки, решил проскочить перед каким-то шустрым автомобильчиком. Газ – в пол. Желтая «Шкода-Фабия RS» сначала основательно задумалась, а потом вдруг резко ринулась вперед, мгновенно выкрутив «наизнанку» коротенькую первую передачу. Вроде не помешал? Да, к такому характеру нужно привыкнуть.

Действительно, все лучше начинаю понимать автомобиль. Хочешь резво уйти со старта? Поднимай обороты и бросай сцепление! Прочертив на асфальте черные полоски от широких низкопрофильных шин 205/45R16, «Фабия» уверенно оставляет конкурентов за кормой. Теперь нужно быстро перебирать передачи шестиступенчатой трансмиссии, не давая стрелке тахометра уйти за 4000 об/мин. Там силы мгновенно оставляют дизель. Зато в узком рабочем диапазоне «лошадки» скачут во весь опор: шины взвизгивают даже на третьей передаче, в такт им игриво посвистывает турбина, а меня ощутимо вжимает в кресло. Она начинает мне нравиться…

Спокойно ездить на этом автомобиле почти невозможно. Даже небольшие пробки и тягучая езда доставляют дискомфорт. На старте дизель постоянно приходится подбадривать газом и корректировать сцеплением, иначе он норовит заглохнуть. А работать педалями нужно аккуратно – автомобиль буквально прыгает вперед, если мотор выходит на большие обороты.

Хорошо, что останавливается «Фабия» так же быстро, как и разгоняется. Боевой пыл безоговорочно охлаждают цепкие тормоза, покорно слушаясь педали. Но дерганый характер укачает даже пассажиров со стойким вестибулярным аппаратом. Все-таки эта машина – только для сидящего за рулем.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
SKODA FABIA RS

■ Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4000
ширина	1645
высота	1440
Объем багажника (VDA), л	260/1016
Снаряженная масса, кг	1245
Полная масса, кг	1720
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,5
Максимальная скорость, км/ч	206
Топливо	ДТ
запас топлива, л	45
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	4,5
городской цикл	7,1
смешанный цикл	5,4

■ Двигатель: турбодизель, Р4, 8 клапанов, 1,9 л, 96 кВт/131 л.с. при 4000 об/мин, 310 Н·м при 1900 об/мин

■ Трансмиссия: переднеприводная, М6



Спортивный оттенок интерьеру придают трехспицевый кожаный руль, металлические накладки на педалях, рычаг коробки с хромированным набалдашником и эмблемой RS.

На щитке – тахометр с «короткой» шкалой для дизельных версий. Но самый «сладкий» диапазон намного короче – примерно посередине.

Обитая кожей ручка коробки удобно лежит в руке. А вот четкость включения передач могла быть и получше.

Удобные сиденья с хорошей боковой поддержкой и логотипом RS предлагают большие диапазоны регулировок, в том числе и по высоте.

Владельцу «Фабии RS» придется заезжать на обслуживание вдвое чаще хозяев бензиновых машин. Но только для смены масла.

Отличить RS от обычной «Фабии» можно по заднему спойлеру, оригинальным бамперам и насадке на глушителе.

Правда, быстро устроившись в удобном кресле и подстроив под себя руль, безоговорочного комфорта не добился. Из-за немного сдвинутого вправо педального узла ноги приходится слегка разворачивать относительно туловища. Конечно, к такой посадке недолго привыкнуть. К малюсенькому правому зеркалу – тоже. И все-таки любопытно, почему же оно почти вдвое меньше левого.

Конечно, спортивную «Фабию» отличают не только силовой агрегат и тормоза. Под стать – спортивные подвеска и рулевое управление. К баранке впору прикрепить самописец, который точно перенесет на бумагу рельеф покрытия.

Не хотел бы отправиться на этой машине в дальнее путешествие. Даже за пару сотен километров от относительно ровных столичных дорог и близлежащих подмосковных трасс. Потом объясняй окружающим, от чего трясутся пальцы.

Но именно эти настройки помогают «Фабии RS» проявить характер в полной мере. Жесткая подвеска практически не дает кузову крениться, провоцируя проходить повороты агрессивно, даже когда в этом нет особой необходимости. А ведь стоит переборщить со скоростью на вираже, машина довольно резко сползает с выбранной заранее траектории. Правда, на путь истинный ее быстро и плавно возвращает электроника.

Зажигательный автомобиль в базовой комплектации совсем не дешев: 24 500 долларов. Зато в руках водителя, умеющего поладить со спортивной дизельной «Фабией», она способна выполнить любую прихоть. В машине можно не сомневаться, главное – быть уверенным в себе и… иметь на это основания. □



НАСТОЯЩИЙ ПОЛКОВНИК

Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков

Мне он всегда нравился. Угловатый, вызывающе простой, но вместе с тем самоуверенный, даже нахрапистый… На капоте так и хотелось поставить штамп: Made in USA. Таким запомнился «Джип-Чероки» образца 80-х. Припоминаете? Если нет – ничего страшного. Очень похожее чувство теперь в состоянии пробудить самый новый «Джип» – «Коммандер».

Концерн «Даймлер-Крайслер» обязан был прореагировать на появление плеяды вседорожников конкурирующих марок, способных уместить помимо водителя еще шестерых путешественников. Он это сделал, удовлетворив спрос на модные вседорожники в стиле «милитари», а заодно ответил залпом по главному конкуренту – «Хаммеру-Н2».

КОМЕНДАНТСКИЙ ЧАС

Если рядом для масштаба не ставить «Гранд Чероки», то «Коммандер» не кажется таким уж большим. На самом деле длина машины под пять метров. Подойдем поближе: взгляд «прожекторов» из-под прозрачных колпаков фар строгий, но незлобный; поджарый профиль подчеркнут блестящим молдингом. С «тылу» машина и вовсе воспринимается миролюбиво. Но самая яркая деталь – конечно расширители колесных арок. Точнее, беззастенчиво выставленные напоказ болтики их крепежа. Мол, я настоя-

JEEP CO
■ Автомо
салоне в Нь
Европы маш
ском городе
■ **Двигат**
(214–326 л.с
■ **Коробк**
«автомат».
■ **Компле**
■ **Цена:** €
($61 000–85
■ **Тестовы**
л.с., автомати
максимальна
€67 000 ($85

«Кирпич» п
больше утя
Пресс-рели
из них функ



ИК

прожекто-
ых колпа-
езлобный;
одчеркнут
. С «тылу»
инимается
яркая де-
оители ко-
беззастен-
показ бол-
я настоя-

щий утилитарный автомобиль, вояка!

Вскарабкавшись на водительское сиденье, первым делом видишь… другую россыпь сверкающих болтиков – на передней панели. Салон «Коммандера» производит странное впечатление: «черствый» пластик нарочито строгой панели – но приятные на ощупь, массивные ручки дверей и элегантный дизайн обивок; кожаные сиденья с массой электроприводов, но регулировка руля лишь по высоте. Зато можно двигать педальный узел. Эклектика? Скорее, стопроцентно американский подход!

Пока дело не дошло до ездовых упражнений, хочется понять, ради чего все это затевалось. То есть ответить на вопрос: правда ли машина семиместная? Правда, но с лукавством. Высоченный пол под третьим рядом сидений заставит взрослого сидеть в комичной позе, да и сесть-выбраться непросто. «Галерка» только для детей, причем раннего подросткового возраста.

Кряхтя, перебираюсь из плацкарта в первый класс. Удивительно, но и здесь места не так-то много! Если вы переросли 1 м 85 см, будьте уверены – задний пассажир заворчит, когда вы, жужжа электроприводами, отодвинете сиденье под свой рост. Учитывая габарит машины, это стало неожиданностью. Но военный люд неприхотлив.

ОРУДИЕ – К БОЮ

Зато какой мотор! Мальчишки во дворе долго спорили, верить ли шильдику 5,7 на багажнике. Все верно, ребята, в нашем распоряжении знаменитый мотор серии HEMI – объемом 5,7 л и, как правило, восьмицилиндровый. Как правило?! Именно так: половина цилиндров здесь отключается, если тяги и так достаточно. Функция называется Multi-Displacement System и призвана экономить целых 20% топлива. Но разве можно отказать себе в искушении лишний раз продавить педаль в пол? Махину тут же понесет с такой прытью, что соседи по рядам невольно отшатнутся. А бортовой компьютер подытожит – средний расход топлива 19,8 л.

С водительского сиденья автомобиль воспринимается не по ранжиру легким. «Пустой», без четкого реактивного усилия руль будет непринужденно крутить и хрупкая девушка. Главное – осмотрительность. Почти 2,5-тонная махина настолько шустро ускоряется даже со скорости 60–80 км/ч, а руль так невесом, что и до беды недалеко. Хоть на машине и установлена система стабилизации ESP с функцией страховки от опрокидывания ERM, наклейка-предупреждение на солнце-



В третьем ряду удобно усядутся лишь дети, причем маленькие.

От такой громадины ждешь простора, а вместо этого упираешься коленями в спинку.

JEEP COMMANDER

- Автомобиль дебютировал на автосалоне в Нью-Йорке в 2005 году. Для Европы машину выпускают в австрийском городе Грац.
- **Двигатели:** бензиновые 3,7–5,7 л (214–326 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатый «автомат».
- **Комплектация:** 6 уровней.
- **Цена:** €47 800–67 000 ($61 000–85 000).
- **Тестовый автомобиль:** 5,7 л, 326 л.с., автоматическая коробка передач, максимальная комплектация Limited, €67 000 ($85 000).



«Кирпич» передней панели еще больше утяжеляют 16 болтиков. Пресс-релиз утверждает, что «14 из них функциональны».



Ход подвески достигает 220 мм, поэтому загнать «Джип» в угол крайне сложно.

JEEP COMMANDER – ДОСТАВИТ УДОВОЛЬСТВИЕ ЦЕНИТЕЛЯМ АМЕРИКАНСКОГО ПОДХОДА К АВТОМОБИЛЮ. ОДИНАКОВО ХОРОШ НА ПРЯМОМ ХАЙВЭЕ (И РАЗРЕШЕННОЙ СКОРОСТИ) И СЕРЬЕЗНОМ БЕЗДОРОЖЬЕ.


Удачно стилизованная под «классику жанра» внешность; отличная разгонная динамика, акустический комфорт, высокие внедорожные возможности, мягкая работа «автомата», малый радиус поворота.


«Пустой» руль, не очень информативные тормоза, скромные на фоне габаритов размеры салона, высокий расход топлива, плохая обзорность через салонное зеркало.

защитном козырьке о риске переворота лишней не кажется.

Приятно удивила звукоизоляция. Попав под сильный дождь, я смотрел через небольшое, почти вертикальное ветровое стекло на буйство стихии, при этом почти не слышал, как колеса «Джипа» поднимают буруны в рост легковушки...

Коробка передач – типично «мерседесовская»: тут и характерная прорезь селектора, и мягкость работы, и быстрота переключений. Для любителей поучаствовать в процессе она оснащена ручным режимом, в котором без обмана удерживает выбранную передачу. Но готов биться об заклад, в полностью автоматическом положении вы разгонитесь быстрее.

Крейсерская скорость «Коммандера» – 100–110 км/ч. На ней и управляется «Джип» надежно, и плавность хода радует. Да, подвеска мягковата, а неподрессоренные массы велики. Поэтому на волнах машину качает, словно каравеллу, а единожды оторвавшиеся от асфальта колеса еще долго не успокаиваются. Но по вседорожным меркам это скорее норма, чем досадное недоразумение...

СЛУШАЙ МОЮ КОМАНДУ

– Занять высоту 315! Выполнять!

– Есть занять высоту 315!

«Коммандер» построен на базе «Гранд Чероки», по части проходимости весьма авторитетного. Чтобы проверить новичка в деле, бросаю его на окопы противника – сегодня это дюны песчаного карьера. Несмотря на пацифистский протектор шин, «Коммандер» с энтузиазмом рвется в бой. Песок становится глубже. Привал: время включить пониженную передачу в трансмиссии. Тихоня еще пять минут назад, трансмиссия Quadro-Drive II теперь напоминает о себе при каждом переводе селектора в новое положение – то резким толчком, сотрясающим все могучее тело «Коммандера», то скрежетом из-под днища.

«Выполнять!» – если что-то и может сдержать натиск «Джипа», это уже упомянутые выше шины и здравый смысл владельца. Заплатив полсотни тысяч евро, не каждый рискнет закапываться в грязь по двери, рискуя поцарапать лак. Да и приличные свесы отрезвляют. Но, как правило, потенциала «Коммандера» хватает с лихвой. Главное – не отпускать педаль газа. Машина будет медленно, но верно ползти вперед, продолжая потрескивать умной трансмиссией.

По просьбе фотографа нарезаю круги, вздымая песок. Через десяток кругов этот этап съемки завершен, и я пытаюсь выбраться из «Джипа». Надо же! Почти идеально ровную песчаную площадку «Коммандер» превратил за пять минут в подобие перепаханного поля. Надо было на дачу ехать, там работа бы нашлась...

По пути с полигона «Коммандер» вновь запросился на заправку. Я не стал сопротивляться – «полковник» заслужил довольствие. За классные внедорожные качества, за высокий уровень акустического комфорта, за то, что способен буксировать прицеп массой 3500 кг, а главное – за преданность стилю. Пожалуй, именно за это его и будут выбирать. Таких покупателей я очень хорошо понимаю. □

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



LAND ROVER DISCOVERY
$55 000–84 000
Одна из самых стильных и авторитетных вседорожных моделей, типичный представитель европейской школы. Конкурент тестируемому «Джипу» по цене – восьмицилиндровая версия мощностью 295 л.с. с пневмоподвеской.
(ЗР, 2005, № 3)



HUMMER H2
$87 500–93 400
Пожалуй, самый эпатажный среди современных вседорожников, воплощение стиля «милитари». Сборка налажена в Калининграде. На автомобиле 6-литровый 315-сильный двигатель V8 и четырехступенчатая автоматическая коробка передач.
(ЗР, 2005, № 1)

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
JEEP COMMANDER

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4787
ширина	1899
высота	1919
база	2780
Объем багажника (VDA), л	1028
Радиус поворота, м	5,9
Снаряженная масса, кг	2318
Время разгона 0-100 км/ч, с	7,4
Максимальная скорость, км/ч	208
Топливо	АИ-95
запас топлива, л	78
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	12,3
городской цикл	21,0
смешанный цикл	15,5

Двигатель: бензиновый, V8, 32 клапана, 5654 см^3, 240 кВт/326 л.с. при 5000 об/мин, 500 Н·м при 4000 об/мин

Трансмиссия: полноприводная (жестко подключаемые передние колеса, двухступенчатая РК), А5

Ходовая часть: подвеска спереди – независимая двухрычажная со стабилизатором поперечной устойчивости; сзади – неразрезной мост на продольных штангах с тягой Панара; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 245/65R17

Автомобиль предоставлен российским представительством «ДАЙМЛЕР-КРАЙСЛЕР».

МАЛЫШИ-КОРОТЫШИ

Юрий Нечетов. Фото: Александр Кульнев

Любопытное дело: еще год назад в самом доступном классе городских микроавтомобилей сражались на неравных лишь «Ока» да «Матиз», сейчас таких крох набирается уже полдюжины! Последнее пополнение, как часто теперь случается, прибыло с юго-востока – китайские «FAW-Джинн» и «Хафэй-Брио».

«ЦЕНА ОТ...»

Именно эта фраза, как крючок, цепляет потенциального покупателя. Цены на «FAW-Джинн» и «Хафэй-Брио» начинаются от весьма привлекательных $8490 и $7990. Первый автомобиль мощнее, с единственно пока возможным в России мотором 1,1 л/ 52 л.с., но беднее оснащен. Вторая машина «начинается» с 46 сил, зато единственная базовая комплектация уже включает бамперы в цвет кузова, противотуманные фары, центральный замок, полный комплект ремней и подголовников. Добавив $600, вы получите «Брио» уже с мотором 1,1 л/ 65 л.с. за $8590.

Тестовый «FAW-Джинн» в варианте Luxe стоит уже вполне серьезные деньги – $10 590. Здесь есть легкосплавные диски, пластиковый «обвес» на кузове, противотуманки, центральный замок, электроприводы зеркал и передних стеклоподъемников, кондиционер, жидкокристаллическая приборная панель, регулируемое разрезное заднее сиденье. Из дополнительного оборудования лишь недорогая магнитола. «Хафэй-Брио» выглядит предпочтительнее и в этой, более дорогой номинации: цена $9990 включает почти все возможные опции – легкосплавные диски, кондиционер, а также усилитель руля, ABS и даже подушку безопасности для водителя.

ПОЧТИ КАК ВЗРОСЛЫЕ

Маленькие и яркие автомобильчики похожи на игрушки. Особенно «Джинн», который на два десятка сантиметров выше «Брио», но почти на столько же короче и на десяток уже. Столь непривычные пропорции обусловлены налоговыми льготами для узеньких автомобилей в Японии, ведь машина скопирована с микровэна «Дайхатсу-Мув». Как результат – ширина салона оказалась меньше, чем высота, два здоровяка 54-го размера уже будут толкаться локтями. Возможно, из-за малой толщины двери захлопываются с дешевым жестяным звуком, да и усилие великовато. Крохотные



FAW JINN

1,1 л, 52 л.с., механическая коробка передач, комплектация Luxe, $10 590 (с дополнительным оборудованием).

й, более
0 вклю-
и – лег-
, а так-
одушку

ики по-
жинн»,
ров вы-
е коро-

наружные и внутренние ручки – наследие пожилого прототипа, тогда такие были у многих автомобилей. Зато проемы почти по плечо – как в лондонском такси, можно входить, не снимая цилиндр!

Посадка за рулем вертикальная, но, несмотря на громадную высоту салона, здесь удобно лишь некрупным водителям. Отсутствие регулировок руля и мелкая педальная ниша заставляют поджимать ноги; правая голень упирается аккурат в угол центральной консоли. Обзор отличный, но внутреннее зеркало не переключается на «ночь» – ей-богу, на таких мелочах экономить грешно.

Задние пассажиры могут себе позволить вместо цилиндра лишь канотье: их «галерка» расположена очень высоко, сидеть здесь как на стуле. Единственное оправдание – возможность получить ровную грузовую площадку, сложив сиденья. Сзади лишь два ремня безопасности, да и диван разделен строго пополам. Однако прямые борта с громадными стеклами создают ощущение простора, а плечи пассажиров оказываются в самой широкой зоне – удивительно, но и втроем сзади терпимо.

Более привычными пропорциями обладает «Хафэй-Брио». Издалека он похож на «Дэу-Матиз», но превосходит его по всем габаритным размерам на 50–90 мм. Да и более серьезное «выражение лица» делает его чуть взрослее. Зазоры между кузовными панелями не везде ровные, местами 7–8 мм.

Прежде чем занять места, распахнем двери «Брио» на пару минут, чтобы из разогретого салона выветрился ядреный запах пластика. А заодно подсохнет мокрое пятно на красивом бежевом сиденье



HAFEI BRIO

1,1 л, 65 л.с., механическая коробка передач, базовая комплектация, $9990 (с дополнительным оборудованием).

Узенький «Джинн» вымахал в высоту на 1695 мм! Зрительно его делает шире пластиковый «обвес» по бортам.

FAW JINN

Почти точная копия японского «Дайхатсу-Мув» (1998–2003 гг.) выпускается в Китае на Первом автомобильном заводе (FAW) с 2005 года.

- **Двигатели:** бензиновые 1,0 и 1,1 л (52–58 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, позже ожидается 4-ступенчатый роботизированный «автомат».
- **Комплектации:** Smart, Comfort, Luxe.
- **Цена:** $8490–10 490.





У «Джинна» скромный восьмиклапанный мотор 1,1 л/52 л.с. и короткие передаточные числа трансмиссии – вполне городское сочетание.

– увы, после мойки выяснилось, что одна дверь течет. Вперед усаживаться очень удобно, задний же проем из-за треугольного окошка вверху и сравнительно короткой базы получился узким – пятая точка норовит упереться в стойку или примоститься на гребень колесной арки.

За рулем здесь удобнее, чем в первом автомобиле, – хотя баранка тоже нерегулируемая, педали расположены чуть дальше. Водитель ростом 180–185 см полностью выбирает продольную регулировку кресла, хотя над головой еще больше десятка сантиметров. Рычаг коробки короче, чем у «Джинна», и отличается столь же размашистыми ходами, заднюю передачу приходится искать. Бежевый салон наряден, но некоторые пластиковые детали… окрашены, и краска местами уже ободрана. Впрочем, вскоре должны появиться доработанные машины – с более жесткими сиденьями и окрашенным в массе пластиком.

Сзади на удивление просторно для столь небольшой машинки: и перед ко-

У «Хафэй-Брио» мягкая и комфортабельная подвеска, из-за чего машина заметно кренится в повороте и склонна к пробоям при полной загрузке.



HAFEI BRIO

- Пятидверный хэтчбек выпускается в Китае компанией Hafei Motor с 2005 года.
- **Двигатели:** 1,0 и 1,1 л (46 и 65 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектация:** базовая плюс опции.
- **Цена:** $7990–8590.



У «Брио» на удивление тихий 16-клапанный агрегат 1,1 л/ 65 л.с. На капот наклеена шумоизоляция.

ленями, и над головой запас изрядный. Было бы и вовсе здорово, если бы не причудливая форма дивана – с плоской горизонтальной подушкой и заваленной назад спинкой, которая упирается в поясницу и оставляет без опоры лопатки.

ИГРА В ДОГОНЯЛКИ

Оба автомобильчика снабжены моторами 1,1 л, но восьмиклапанник «Джинна» развивает 52 л.с., а более современный 16-клапанный «Брио» – целых 65. Однако у первого автомобиля более короткие передаточные числа трансмиссии и почти на 40 кг меньшая масса. Вопрос – какая из машин динамичнее? Ответ получился такой: с места первым срывается «Джинн», но «Брио» настигает его и обходит. В результате первый набирает сотню за 20,5 с, и это уже IV передача, а второй – за 19,1, с, и это все еще третья.

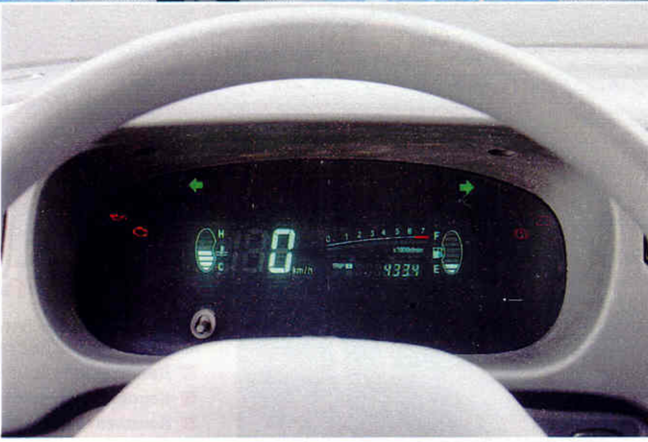
Субъективные ощущения таковы. «FAW-Джинн» требует повышенных оборотов и интенсивной работы рычагом коробки, благодаря чему выглядит живчиком до 80–100 км/ч. Высокие скорости он не любит – тут начинает



Громадная дверь открывается вправо. Объем багажника можно увеличить со 148 л до 200 л, сдвинув вперед кресла и поставив спинки вертикально.



Оформление скромного интерьера несколько устарело, но собран он неплохо. Японские корни выдает сдвинутый вправо ручник.



Жидкокристаллическая панель красива – жаль, читается хуже привычных стрелочных приборов.

Сиденья второго ряда расположены непривычно высоко, зато имеют регулировки – продольную и угла наклона спинки.

Общая оценка 7,2

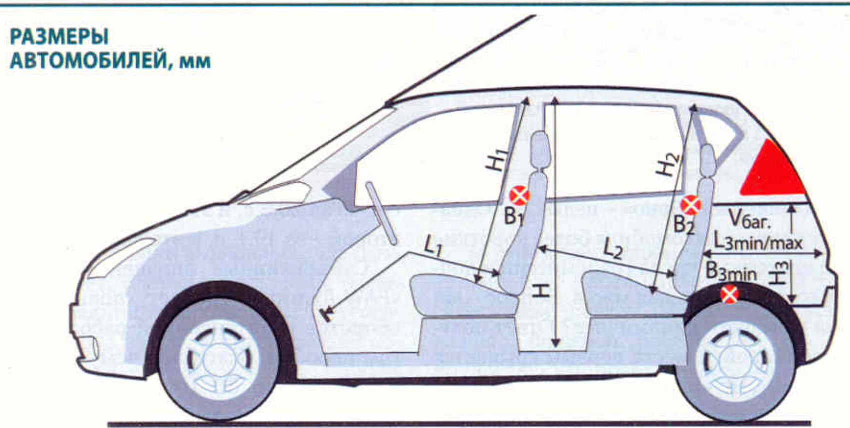
FAW JINN – КРОХОТНЫЙ, НО ДОВОЛЬНО ПРОСТОРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ НЕБОЛЬШОГО СЕМЕЙСТВА В ТЕСНОМ МЕГАПОЛИСЕ. ЕМУ БЫ ЧУТЬ ПОДШЛИФОВАТЬ ХАРАКТЕР И СНИЗИТЬ ЦЕНУ.

(+) Огромная высота салона, большие дверные проемы, отличный обзор, регулируемые задние сиденья, защита моторного отсека.

(–) Малая ширина салона, неудобная посадка за рулем, слишком высокие сиденья сзади, неинформативные приборы, жесткая подвеска, тяжелый руль, скромный багажник, высокая цена.

сказываться большое аэродинамическое сопротивление и появляется назойливый моторно-трансмиссионный шум. Чтобы придать устойчивость высокому кузову, подвеску сделали жесткой и короткоходной – на кочках она

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



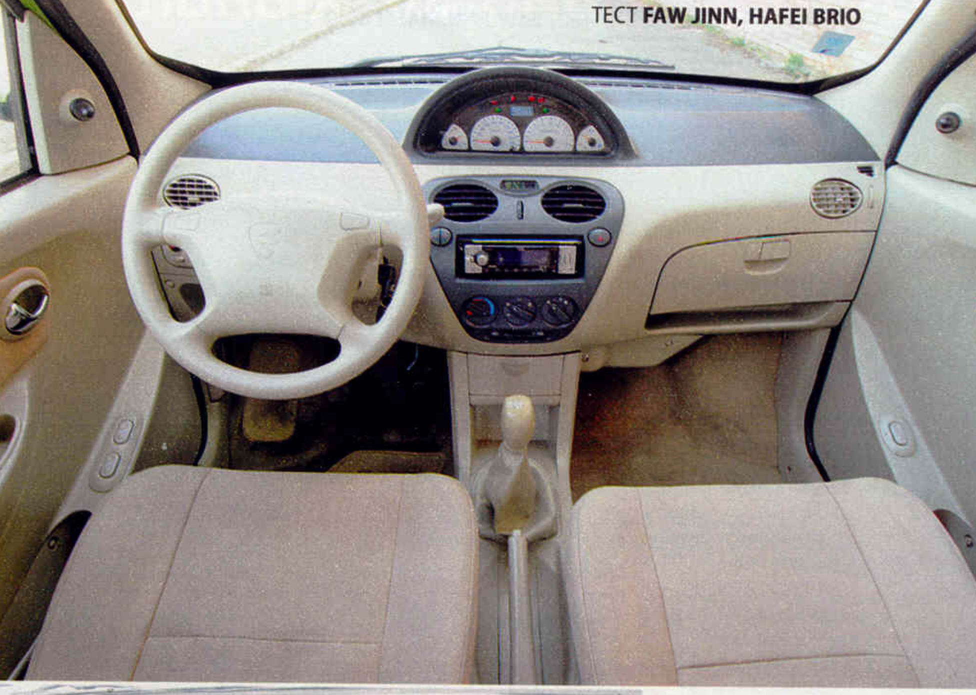
✖ – поперечный размер

Модель	FAW JINN	HAFEI BRIO
L_1	900–1040	900–1025
L_2	530*–685–910	650–850
H	1320	1258
H_1	1075	1025
H_2	990	975
B_1	1214	1256
B_2	1216	1230
$L_{3min/max}$	480 (635*)/1220	575/1255
B_{3min}	925	1065
H_3	390	420
$V_{баг}$, л	148 (200*)	148

*Со сдвинутыми вперед сиденьями второго ряда.

Грузовые возможности «Брио» скромные – маленький проем, неразрезная складывающаяся спинка и те же 148 л объема, с которых стартует соперник.







Сзади довольно просторно, но дверной проем узковат, а спинка дивана слишком сильно завалена назад.



Особенность «Брио» – центральное расположение приборов и очень широкие внизу передние стойки.



Комбинация приборов вполне привычна и удобна.

изрядно трясет, но позволяет неплохо держать траекторию. Резко противоречит живому характеру машины «длиннющий» и тяжелый руль без усилителя. Он делает 4,3 оборота от упора до упора и настолько тяжелеет при повороте уже на четверть оборота, что в виражах даже крепкому мужчине его приходится держать двумя руками. Впрочем, в Китае проходит испытания машина с электроусилителем.

Совершенно иное впечатление производит «Хафэй-Брио», он наверняка понравится женщинам. У него легкий руль с гидроусилителем, неплохая динамика, в меру длинные передачи и хорошая шумоизоляция – на нем легко маневрировать в городе, нет нужды переключаться лишний раз при ускорениях и даже на скоростях далеко за сотню можно разговаривать, не повышая голоса. Мягкая и комфортабельная подвеска настроена для спокойной езды и легко глотает некрупные выбоины. Однако с нагрузкой нужно ехать осторожно: запас хода подвески остается мизерный и его может не хватить на какой-нибудь кочке. Не любит машина пологих волн и быстрых поворотов, к тому же кресло лишено боковой поддержки, а руль – реактивного действия.

Насторожило, что у обоих автомобилей в совсем не жаркую погоду часто включался вентилятор охлаждения двигателя, а к концу динамических замеров начало пробуксовывать сцепление и «поплыли» тормоза.

Общая оценка 7,3

HAFEI BRIO – ЗАДОРНОЙ ВНЕШНОСТЬЮ, МЯГКИМ И УЖИВЧИВЫМ ХАРАКТЕРОМ НАВЕРНЯКА ПОНРАВИТСЯ ЖЕНЩИНАМ. ЕСЛИ НЕ РАЗОЧАРУЕТ МЕЛКИМИ НЕДОСТАТКАМИ.

\+ Мягкая комфортабельная подвеска, хорошая шумоизоляция, экономичный мотор, достаточно богатая комплектация, неплохое оснащение.

– Огрехи сборки, узкие проемы задних дверей, неудобный задний диван, маленький багажник, раскачка на волнах, заметные крены, излишне легкий руль, малый дорожный просвет.



Крохотные перчаточные ящики, где едва помещается инструкция, – общий недостаток обоих автомобилей.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	FAW JINN	HAFEI BRIO
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	3395/1475 (1590*)/1695	3588/1563/1533
база	2360	2335
колея спереди/сзади	1300/1280	1360/1355
дорожный просвет	160	150
Объем багажника (VDA), л	233/505**	230
Радиус поворота, м	4,9	4,7
Масса снаряженная/полная, кг	860/1230	895/1270
Время разгона 0–100 км/ч, с	18,0	н. д.
Максимальная скорость, км/ч	130	140
Топливо/запас топлива, л	АИ-92/38	АИ-92/40
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешан.	4,8/6,8/5,5	4,5***/н. д./н. д.
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/8	Р4/16
Рабочий объем, см³	1052	1075
Степень сжатия	9,5	9,1
Мощность, кВт/л. с.	38/52 при 5200 об/мин	48/65 при 5700 об/мин
Крутящий момент, Н·м	83 при 3000–3500 об/мин	88 при 3000–3500 об/мин
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	М5
Передаточные числа I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,82/2,21/1,42/1,03/0,84/3,58	3,42/1,89/1,28/0,91/0,76/3,81
Главная передача	4,44	4,39
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	независимая типа «Мак-Ферсон»	независимая типа «Мак-Ферсон»
сзади	полузависимая, продольные рычаги, упругая поперечная балка	зависимая пружинная, два продольных рычага, тяга Панара
Рулевое управление	реечное	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние	дисковые	дисковые вентилируемые
задние	барабанные	барабанные
Размер шин	155/65R13	155/65R13, 165/65R13

*Ширина с пластиковыми накладками. **Объем багажника «Дайхатсу-Мув». ***Расход топлива при 60 км/ч

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	FAW JINN	HAFEI BRIO
Весовые и геометрические характеристики		
Снаряженная масса, кг	898	939
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	528 (59)/370 (41)	577 (61)/362 (39)
Дорожный просвет, мм	140	125
Динамические качества Разгон, максимальная скорость	3,8с; 7,4с; 12,1с; 20,5с; 33,4с; max 135,6 км/ч. Погрешность спидометра 2,4%	4,2с; 7,4с; 12,1с; 19,1с; 32,2с; max 140,8 км/ч. Погрешность спидометра 4,4%
Эластичность		
Время разгона, с:		
60–100 км/ч, IV передача	15,4	16,2
80–120 км/ч, V передача	28,6	29,8
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1006	1078
50–0 км/ч	548	543
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	50,0	46,7
замедление, м/с²	7,7	8,2

Автомобили на тест предоставлены: FAW Jinn – «ВЕТА», Hafei Brio – «ИРИТО».

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	FAW JINN	HAFEI BRIO
Рабочее место водителя		
Сиденье	7	7
Органы управления	6	7
Обзор	9	7
Салон		
Передняя часть	7	7
Задняя часть	8	7
Багажник	7	6
Ходовые качества		
Динамика	7	8
Тормоза	7	8
Поведение на дороге	8	7
Комфорт		
Шум	6	8
Плавность хода	6	9
Климат	8	8
Приспособленность к России		
Геометрическая проходимость	8	7
Сервис	6	6
Эксплуатация	8	8
Общая оценка	**7,2**	**7,3**

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Юрий Нечетов: «Сегодня за $9–10 тыс. можно выбрать вполне «взрослый» автомобиль – начиная от старушки «Нексии» и кончая современным «Логаном». А «Матиз» с его клонами и того дешевле. При таком раскладе обоснованной выглядит лишь цена «Хафэй-Брио», а вот «FAW-Джинн» слишком дорог. Минимальная в обоих случаях должна начинаться от $6,5–7,0 тысяч».

ПРОЗА ЖИЗНИ

К превратностям судьбы «Джинн» подготовлен лучше, у него мощный стальной щит под моторным отсеком и 140 мм просвета. У «Брио» нет никакой защиты и лишь 125 мм под лонжеронами (на шинах 165/65R13). Оба автомобильчика снабжены полноценными запасными колесами и потребляют 92-й бензин, причем весьма умеренно. Периодичность ТО для обоих – шесть месяцев или 10 тыс. км. Гарантия составляет два года или 40 тыс. км на «Джинн» и три года или 100 тыс. км на «Брио». Последнее немаловажно, поскольку качество китайских автомобилей – пока вопрос открытый. □



ВЫСОКО СИЖУ

Сергей Канунников. Фото: Александр Батыру

Аккуратн...
слишком...

Грандиозность, великолепие, пышность… Ну это, положим, перебор. Знатность? Сие понятие в XXI веке стало расплывчатым. Вот «высокое положение» (у слова grandeur есть и такой перевод) новому «Хёндэ» подходит. Даже на богатых престижными автомобилями московских улицах этот большой черный седан воспринимают уважительно.

ДЕЛО В ШЛЯПЕ

Стилистам представительских седанов не позавидую. Фантазию сдерживают каноны жанра: они предписывают иметь длинную базу, вместительный салон, широкие двери. К тому же пытаться упаковать эти свойства в непривычные глазу солидных клиентов (а кому ж еще адресованы такие машины?) формы или обрамить кричащими деталями, мягко говоря, рискованно. Дизайнеры «Хёндэ-Гра́ндер» (ударение – на первом слоге!) рисковать не стали. Спереди старший брат напоминает знакомую россиянам модель NF, сзади… Знатоки современной моды могут сами прикинуть, какие ассоциации навевает двухэтажная корма и немного «прищуренные» фонари. Впрочем, все вместе выглядит гармонично: в меру актуально, в меру – строго.

Такой автомобиль – как… шляпа. Ныне не слишком модный головной убор еще недавно обозначал принадлежность к определенной социальной группе. Кстати, на заднее сиденье «Грандера» (знакомство начал именно оттуда) в шляпе (если она не цилиндр) усядетесь без проблем. Проем – большой, удобный, потолок – высокий. А дотянуться до спинки сиденья водителя ростом под 180 см коленями господина в шляпе не легко. На заднем стекле – шторка, над головой – лампочки для чтения… Трогай, голубчик!

Перебираюсь за руль. Как и сзади, здесь все строго, добротно, удобно. Но, увы, скучновато. Конечно, деревянные вставки привносят в оформление респектабельность, но все-таки панель приборов навевает ассоциации с более дешевыми авто. Здесь бы дать волю дизайнерской фантазии!

Кресла с уймой регулировок удобны, хотя могли быть пошире и поглубже, да и подушка коротковата. В быстрых крутых поворотах ниж-

HYUNDAI GRANDEUR

Европейская премьера представительского седана состоялась на автосалоне во Франкфурте осенью 2005 года.

Двигатель: в России – бензиновый 3,3 л, 235 л.с.

Коробка передач: автоматическая 5-ступенчатая.

Комплектация: GLS.

Цена: $43 900.

няя часть туловища норовит поерзать по гладкой коже.

СИЛЬНЫЙ МЕЛАНХОЛИК

Ну вот, опять! Подначиваемый прекрасным мотором, чутко откликающимся на педаль газа, и удачной, четко и своевременно меняющей передачи автоматической коробкой, замечаю за собой излишнюю резкость вождения. Это не дело! Так вел бы себя наемный водитель, пытающийся в свободный часик «подхалтурить» на авто шефа в личных целях. Или неоперившийся отпрыск солидной фамилии, отхвативший на денек папину машину.

«Хёндэ-Грандер» не спасует перед мощными соседями



Одиннадцать кнопок – не много ли? Да вроде все, включая три, отвечающие за память водительского сиденья, – по делу.

Аккуратно, добротно, удобно, но без изюминки. «Металл» тоннеля между креслами на вид слишком … пластмассовый.



Комбинация приборов понравилась: читается прекрасно да и выглядит нарядно.

Все на месте, управлять этим хозяйством не сложно, но выглядит дешевле, чем пристало бы такому авто. Переводить часы нужно чем-нибудь тоненьким: стержнем от шариковой ручки или хотя бы дужкой очков. Палец – не подойдет. К чему такой минимализм?





Машина длиной почти 4,9 м не выглядит тяжеловесной, хотя солидности ей не занимать.



На заднем диване просторно. Ну а если нужно, «Грандер» станет… грузовиком: сиденье легко сложить по частям.

Шторка, разумеется, с электроприводом. При включении заднего хода опускается сама.

HYUNDAI GRANDEUR – РЕСПЕКТАБЕЛЬНЫЙ СЕДАН С БОГАТЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ, ДОБРОТНОЙ, НО СКУЧНОВАТОЙ ОТДЕЛКОЙ.

 Мощный двигатель, хорошая коробка передач, отличная звукоизоляция.

 Простоватая, без фантазии отделка интерьера, вялое рулевое управление.

в городском потоке, позволит уверенно, с большим запасом обогнать на шоссе. Отлично работают тормоза, убедительно осаживая тяжелую машину. Отменная звукоизоляция и простая в управлении климатическая установка готовы надежно оградить обитателей «Грандера» от шумов и запахов суетного, пыльного мира.

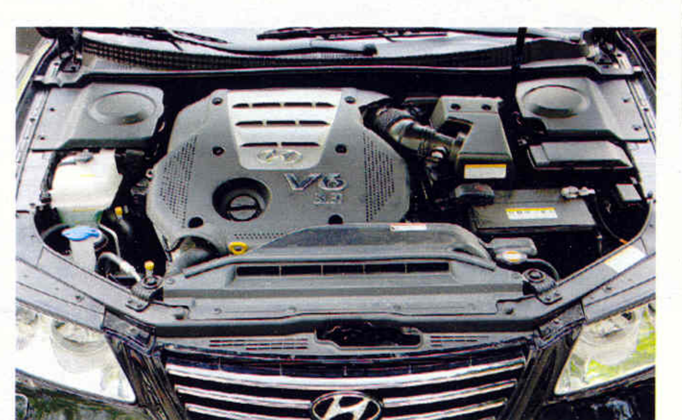
Однако воздержаться от резких маневров стоит не только потому, что это претит статусу «Грандера».

На скорости около 60 км/ч слегка покачиваю рулем влево-вправо, но огромный рояль – капот не шелохнется. Увеличиваю угол: вот теперь машина, чуточку подумав и меланхолично качнувшись, поехала куда я задумал. У автомобилей, как и у людей, резкость, стремительность и высокое положение редко совместимы. Исключения бывают, но не часто. «Грандер» – не из их числа.

КОЭФФИЦИЕНТ ПОЛЕЗНОГО ДЕЙСТВИЯ

Представительские седаны – не самые практичные автомобили на свете. Тем не менее и в этом классе можно прикинуть коэффициент полезного действия машины, привычней – соотношение цена-качество.

Просторных седанов за 44 000 долларов – с огромным багажником, мощным двигателем, оборудованных по принципу «все включено» (от восьми подушек безопасности до раздельного климат-контроля и датчика дождя), – на нашем рынке, да и вообще в «природе» совсем не много. Значит, «Хёндэ-Грандер» – как минимум, интересное предложение. О пышности и великолепии говорить не стану, но ощущение «высоко сижу» у обитателей этой машины, думаю, будет. □



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
HYUNDAI GRANDEUR

■ Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4895
ширина	1865
высота	1490
база	2780
колея спереди	1580
сзади	1565
Объем багажника (VDA), л	525
Радиус поворота, м	6,25
Снаряженная масса, кг	1664
Полная масса, кг	2220
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,8
Макс. скорость, км/ч	237
Топливо	АИ-92
запас топлива, л	75
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	7,4
городской цикл	15,1
смешанный цикл	10,2

■ Двигатель: бензиновый, V6, 3,3 л, 173 кВт/235 л.с. при 6000 об/мин, 304 Н·м при 3500 об/мин

■ Трансмиссия: переднеприводная, А5

■ Ходовая часть: подвеска спереди – независимая типа «Мак-Ферсон», сзади – независимая многорычажная; рулевое управление – реечное с усилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые; шины 225/60 R16, 235/55R17

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



MERCEDES-BENZ C-КЛАССА
€30 300–75 000 ($38 780–96 000)
Марка, конечно, очень престижная. Но за сравнимую с ценой «Грандера» сумму доступна лишь версия «С 200 Компрессор» со 143-сильным мотором, чья комплектация близка к базовой.
(ЗР, 2005, № 6)



PEUGEOT 607
$40 330–53 420
Солидный и по-французски изящный, но, увы, далеко не новый седан предлагают с моторами мощностью 160–211 л.с. Версия со 160-сильным двигателем и механической коробкой передач обойдется примерно в 43 600 долларов.

Двигатель тянет тяжелый автомобиль без малейшего напряжения. Правда, и аппетит в городе, если верить бортовому компьютеру, легко доходит до 20 л/100 км. Ничего удивительного: 253-сильную «шестерку» надо кормить!



ТАК ЗАЖИГАЮТ ЗВЕЗДЫ

Юрий Нечетов. Фото автора и «Даймлер-Крайслер»

«Максимальная скорость на автобане не ограничена, тем не менее просим вас быть осторожными» – актуальность этого предупреждения я осознал уже на полосе разгона, первый раз продавив акселератор до пола в попытке оторваться от настигавшей слева «Скании». В приоткрытое окно рванул и заложил уши сочный рев с металлическим отзвуком, на тело навалилась тяжесть – машина улетела вперед, словно выпущенная из катапульты.

Говоря «улетела», я не слишком преувеличиваю. Динамику разгона вполне можно характеризовать авиационными терминами. Продольная перегрузка больше 0,6 g – спину припечатывает к креслу с усилием около полусотни килограммов. В более привычных автомобильных мерках: разгон до 100 км/ч за 4,5 с – здорово даже для спорткупе. Но когда такое вытворяет респектабельный седан! Вообще-то это, скорее, лев в овечьей шкуре по имени «Мерседес-Бенц E 63 AMG» – самый мощный автомобиль за всю историю Е-класса. Обновленный E 500 лишь чуть медленнее – он разменивает сотню за 5,3 с.

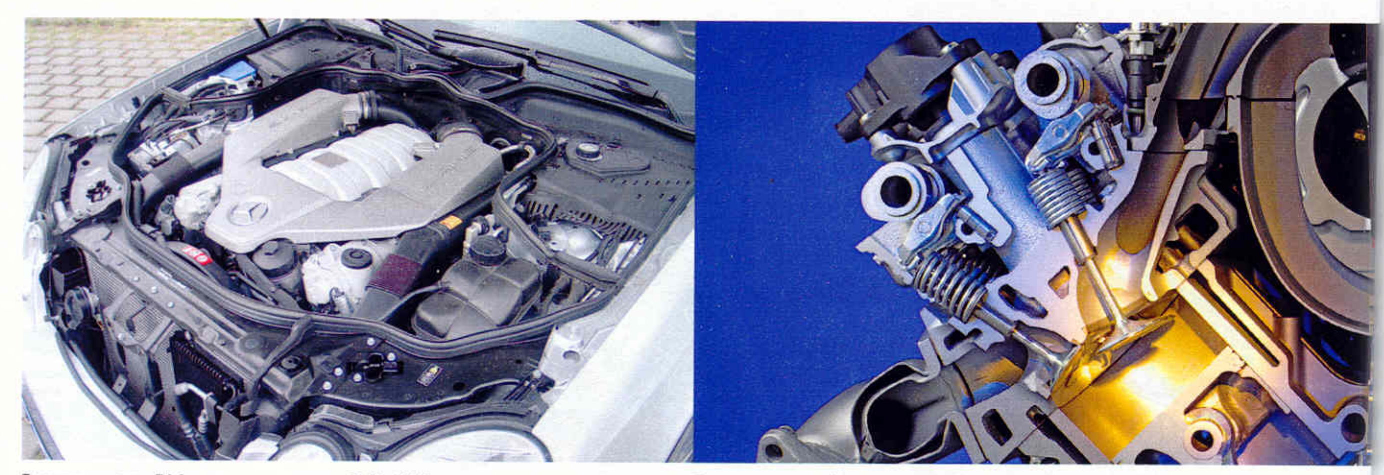
Потрясающую динамику обеспечивают почти двухтонным автомобилям новые бензиновые двигатели V8 от S-класса. Стандартный, сохранив индекс E 500, имеет увеличенный до 5,5 л объем, более совершенный механизм газораспределения и развивает 388 л.с. А его тюнинговый, но тоже атмосферный вариант E 63 AMG – 6,2-литровый, 514-сильный. Кстати, прежний топ-агрегат E 55 AMG выдавал 476 л.с., но с нагнетателем.



Сзади изменился рисунок фонарей, появилась длинная хромированная полоска над номером. Особенность E 63 AMG – четыре сдвоенные выхлопные трубы и маленький спойлер на кромке багажника.

Обновленную модель можно опознать по фарам с горизонтальными ламелями в верхней части, чуть измененной решетке радиатора, иной форме бампера с парой вертикальных перемычек и овальным противотуманным фарам.

ФИРМА «МЕРСЕДЕС-БЕНЦ» СТАРАЕТСЯ ИЗБАВИТЬ МОДЕЛЬ Е ОТ ИМИДЖА СЛИШКОМ СПОКОЙНОГО АВТОМОБИЛЯ, НАДЕЛЯЯ ЕГО БОЛЕЕ СПОРТИВНЫМ, ДИНАМИЧНЫМ ХАРАКТЕРОМ.



Верхняя часть 514-сильного мотора E 63 AMG выполнена в стиле гоночного «Мак-Ларена F1». Любопытно, что на кронштейне перед радиатором отсутствует радар Distronic – владельцы AMG на круиз-контроле не ездят…

Вместо прежней одновальной схемы с тремя клапанами на цилиндр новая «восьмерка» E 500/E 63 AMG получила по два распредвала (пустотелых с напрессованными кулачками) в каждой головке и четыре клапана.

БЫСТРЫЙ, МОЩНЫЙ, ЭКОНОМИЧНЫЙ

Из десяти двигателей у Е-класса обновили шесть. Основательно модернизирован мотор E 200 Kompressor, мощность которого увеличена со 163 до 184 л.с. Несмотря на по-прежнему скромный объем 1,8 л, он позволяет ехать достаточно динамично – разгон до 100 км/ч занимает лишь 9,1 с, а максимальная скорость – 236 км/ч. Доработаны и стали мощнее четырехцилиндровые турбодизели E 200 CDI и E 220 CDI – они построены на едином блоке объемом 2,1 л, но в зависимости от степени форсировки (литровая мощность достигает 80 л.с./л!) развивают 136 или 170 л.с. Благодаря увеличившемуся моменту «шестерка» E 320 CDI стала еще более тяговитой.

При этом все двигатели, включая бензиновые, очень экономичны. Даже сумасшедший E 63 AMG расходует в комбинированном цикле лишь 14,3 л/100 км. А усред-

ненный по всем 29 (!) модификациям Е-класса расход не превышает 9 л – отличный показатель для столь обширного и мощного семейства.

Кроме обновленных моторов, Е-класс получил более острое рулевое управление с уменьшенным на 10% передаточным отношением, модифицированные сайлент-блоки, обеспечивающие точную работу подвески. В комплектациях Elegance и Avangarde появились буферные пружины, снижающие поперечную раскачку кузова в поворотах. Новый механизм переключения шестиступенчатой коробки обладает высокой четкостью и избирательностью. Все эти изменения входят в пакет Direct Control.

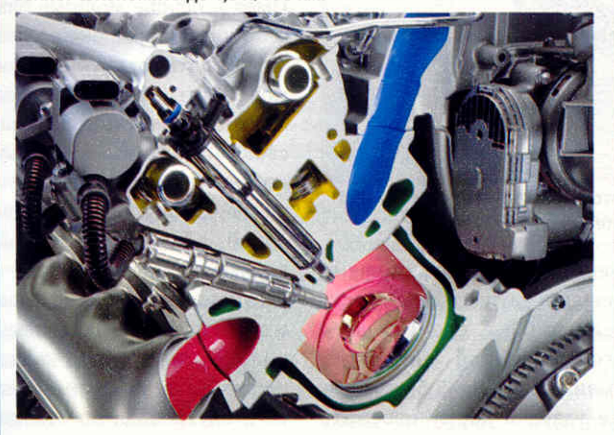
БЕЗОПАСНЫЙ И ИНТЕЛЛИГЕНТНЫЙ

«Мерседес» не был бы «Мерседесом», если б не уделял повышенного внимания безопасности. Как и в S-классе, базовую комплектацию расширили, включив системы контроля давления в шинах, адаптивных тормозов и превентивной безопасности. Последняя срабатывает в опасных ситуациях при угрозе аварии, причем неограниченное количество раз. Например, при резком торможении откинутые спинки кресел быстро занимают вертикальное положение, а их подушки для снижения эффекта «подныривания» приподнимают переднюю кромку. Подтягивающиеся ремни не просто выбира-



Новые шестицилиндровые моторы получило и четырехдверное купе CLS: турбодизель 320 CDI и бензиновый 350 CGI (3,5 л/292 л.с.), а для версий 500 и 63 AMG – восьмицилиндровые.

В моторе 350 CGI центральная пьезоэлектрическая форсунка впрыскивает бензин в цилиндры под давлением 200 бар. Направленный впрыск на днище поршня обеспечивает послойное смесеобразование, а обеднение смеси в остальном объеме позволяет сэкономить до 1,5 л/100 км.



В стандартное оборудование Е-класса теперь входят передние подголовники Neck-Pro. При ударе сзади они за 50 миллисекунд выдвигаются вперед-вверх, снижая риск повреждения шеи.

Кнопки на рулевом колесе управляют мультимедийным оборудованием. Двигатель пускается ключом или кнопкой на селекторе семиступенчатого «автомата». Рядом с ним колесико настройки радар-детектора, клавиши изменения дорожного просвета и жесткости амортизаторов.



Универсал E 500 T: громадный багажник на 690 л и… почти 400 сил под капотом. Назвать его «сараем» просто не поворачивается язык. А ведь есть и еще более мощный E 63 AMG Estate!

ют слабину, как те, что с одноразовыми пиротехническими натяжителями, а притягивают даже наклонившегося вперед пассажира, усаживая его наиболее правильно. При опасности переворачивания система к тому же предупредительно закроет открытые окна и люк.

Автомобиль получил «умные» стоп-сигналы, которые начинают интенсивно мигать при экстренном торможении. Это сокращает время реакции едущего сзади водителя на 0,2 с, при 100 км/ч его тормозная дистанция уменьшится на 5,5 м. Если же удара в корму избежать не удалось, помогут активные подголовники. Выдвигаясь вперед, они существенно снижают риск повреждения шейных позвонков. А ведь только в Евросоюзе убытки от этой травмы достигают восьми миллиардов евро в год!

В процессе доводки автомобили Е-класса приняли участие в 330 (!) крэш-тестах, в том числе новом американском, имитирующем удар сбоку тяжелым вседорожником.

Устройство наружного освещения (Intelligent Light System) предлагают как дополнительное оборудование. Имея в основе мощные биксеноновые фары, оно обеспечивает пять различных режимов работы. Например, «шоссейный» и «магистральный» свет аналогичны ближнему, но первый создает большую на 10 м зону видимости по левой обочине, а второй, включающийся при 90 км/ч, увеличивает зону освещения и вовсе на 60%. В дополнение к поворотным фарам на скоростях до 40 км/ч включается и внутренняя по отношению к повороту противоту-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ НА НЕКОТОРЫЕ МОДЕЛИ

Модель	MERCEDES-BENZ E- KLASSE			
	E 200	E 500	E 63 AMG	E 320 CDI
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4856	4856	4881	4856
ширина	1822	1822	1822	1822
высота	1483	1465 (1475)*	1465	1484 (1499)
база	2854	2854	2854	2854
колея спереди	1577	1567	1567	1559 (1557)
сзади	1570	1560	1588	1552
Радиус поворота, м	5,7	5,7	5,7	5,7
Снаряженная масса, кг	1580	1785 (1880)	1840	1750 (1845)
Полная масса, кг	2105	2310 (2405)	2365	2275 (2370)
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,1	5,3 (5,5)	4,5	6,8 (7,4)
Макс. скорость, км/ч	236	250**	250**	250 (244)
Топливо	АИ-95	АИ-95	АИ-98	ДТ
запас топлива, л	65	80	80	80
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	6,3	8,2 (н. д.)	9,8	5,6 (6,4)
городской цикл	11,7	16,9 (н. д.)	22,3	10,3 (10,5)
смешанный цикл	8,2	11,5 (12,3)	14,3	7,3 (7,9)
Кузов				
Количество дверей/мест	4/5	4/5	4/5	4/5
Объем багажника (VDA), л	540***	540	540	540
Двигатель				
Расположение	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация	P4	V8	V8	V6
Число клапанов	16	32	32	24
Рабочий объем, см³	1796	5461	6208	2987
Степень сжатия	8,5	10,7	11,3	17,7
Мощность, кВт/л.с.	135/184	285/388	378/514	165/224
при об/мин	5500	6000	6800	3800
Крутящий момент, Н·м	250	530	630	540
при об/мин	3500–4000	2800–4800	5200	1600–2400
Трансмиссия				
Тип	заднеприводная	заднеприводная (полноприводная)	заднеприводная	заднеприводная (полноприводная)
Коробка передач	M6/A5	A7	A7	A7
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	независимая пружинная, разнесенные по высоте двойные поперечные рычаги			
сзади	независимая пружинная многорычажная			
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем			
Тормоза:				
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	205/60R16	245/45R17	спереди – 245/40R18, сзади – 265/35R18	225/55R16

В скобках – отличающиеся данные полноприводных модификаций 4Matic. **Скорость ограничена электроникой. *Объем багажника универсала Estate 690–1950 л.*

манная фара. Это особенно удобно на перекрестках.

В 2005 году «Мерседес-Бенц» Е-класса стал лидером продаж среди бизнес-седанов: в Западной Европе его доля составила 30%, а в Германии – целых 38%. Всего же с 2002 года продали около миллиона «мерседесов» с кузовом W211 – 860 тысяч седанов и 140 тысяч универсалов. Обновленная модель должна продаваться, как минимум, не хуже. Ведь при более щедром оснащении цены обещают сохранить прежними. □



ПОД «КИРПИЧ» И



Сейчас дорожный просвет – 140 мм в режиме пневмоподвески Automatic. Передний и задний свесы прикрывают панели из нержавеющей стали; на поставляемых в Россию машинах предусмотрена также защита моторного отсека.

И ОБРАТНО

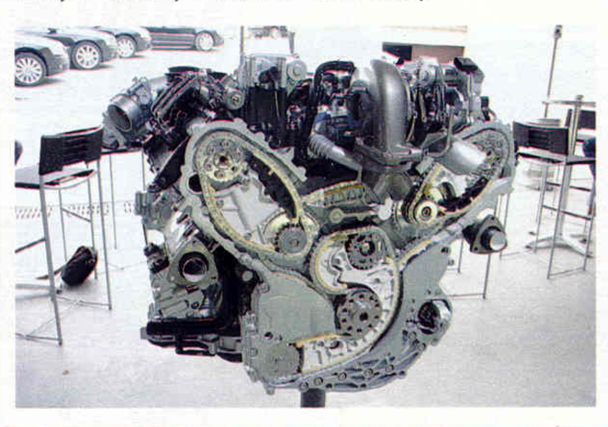
Антон Чуйкин.
Фото автора и «Ауди»





V6 ДЛЯ А6

В гамме моторов «шестерки» – турбодизели 2,7 и 3,0 л конфигурации V6. Их длина 444 мм, а трехлитровый мотор – самый легкий в классе – всего 219 кг. Привод распредвалов перенесен назад, для отливки блока использован высокопрочный чугун особой структуры. В топливную систему «коммон рейл» входят пьезофорсунки; усилие для перемещения иглы распылителя уменьшено с прежних 16 до 4 гс. Тем самым повысили быстродействие и точность. За такт топливо впрыскивается в цилиндр три–пять раз, что снижает шум и токсичность (все моторы удовлетворяют Евро IV), повышает отдачу.



Трудно поверить, что к этой точке машина прибыла… задним ходом, протиснувшись в игольное ушко проулка. Камера обзора назад и цветной дисплей, когда к ним попривыкнешь, прекрасно дополняют зеркала и поворот головы. Но не заменяют их!

На ржавый знак с еле заметным «кирпичом» мы решили не обращать внимания. Гладкий асфальт остался позади, под колесами захрустел гравий, длинный нос «А6 Оллроуд» описал дугу и нацелился вниз. Слева к склону прилепился яблоневый сад, из-за карликовых деревьев показался карликовый же тракторишка. Так вот для кого эта колея с узкими поворотами и крупными булыжниками, отзывающимися стуками в подвеске. Ниже, еще ниже… В северной Италии вообще очень красиво, а тут – озеро, зажатое в скалах, каменистый берег, а метрах в семидесяти над головой взбегает на арки моста шоссе, которое мы покинули – дорога для всех…

Автомобиль, который нас сюда привез, позволяет иногда выбирать собственный, оригинальный путь – как вот этот. Для него «Ауди-А6 Оллроуд Кватро» неплохо оснащен, и кое-что из арсенала придется задействовать. Это спускаться по лестнице хорошо пешком, а для подъема чаще выбирают лифт. Вот и я обращаюсь к терминалу MMI (интерфейс автомобиля, посредник с монитором и несколькими рукоятками для более удобного общения с машиной), нахожу режимы подвески и выбираю… ну да, «лифт». По ближайшим ориентирам видно, что машина «всплывает» – теперь под днищем 185 мм. Как у «Калины», вспоминаю некстати и принимаюсь осторожно маневрировать – здесь мягкий грунт, там крупный осколок, хорошо заметный в камере заднего вида. Прощальный взгляд на водную гладь, и вот уже «Оллроуд» стартует наверх.

На асфальте он ловко маскируется под ближайшего родственника. Кстати, семейные черты подчеркивает и название. Модель 2000 года именовали «Ауди-Оллроуд», нынешнюю «Ауди-А6 Оллроуд Кватро». Чувствуете? Вот-вот, на шоссе это прекрасный дорожный автомобиль, без всяких поправок на компромиссы с проходимостью. Берем один подъем за другим, навигация едва поспевает рисовать виражи. Только что



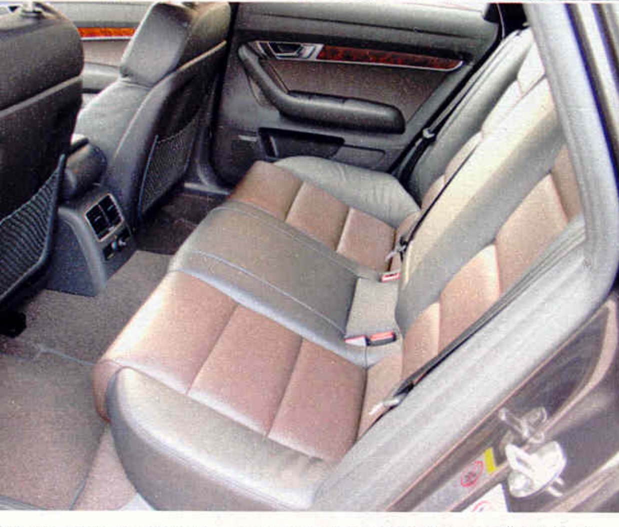
Стильно, удобно, функционально, респектабельно. Разве что механические регулировки сиденья выглядят не вполне уместными. Впрочем, за полторы тысячи долларов кресло оживет, а еще за 500 запомнит любимую посадку.

Да-да, и всеми остальными европейскими языками «Ауди» владеет, хотя и не в совершенстве. Общаться будете на смеси: например, пояснения система MMI пишет на русском, названия режимов подвески все же на английском.

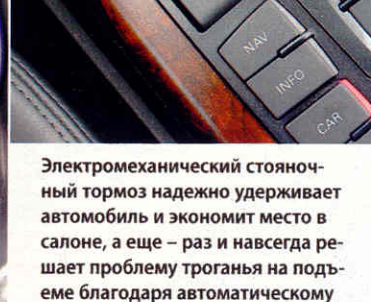




Гидропривод двери багажника обойдется в $809. Штука сколь эффектная, столь же и бесполезная, как мне кажется.



Пять полноценных мест – признак машин классом и ценой ниже. Ездить сзади втроем не то чтобы неудобно, скорее несолидно.



Электромеханический стояночный тормоз надежно удерживает автомобиль и экономит место в салоне, а еще – раз и навсегда решает проблему троганья на подъеме благодаря автоматическому растормаживанию.

было 200 м над уровнем моря и вот уже 1700! В самом деле, скоростной лифт… Ой! Про подвеску-то я забыл… Ничего, кому надо – тот вспомнил: автоматика давно опустила машину на дорожный уровень.

Трехлитровый турбодизель ровно и мощно набирает обороты, слаженно работая с автоматической коробкой «Типтроник». Доступна и «механика», но я сильно сомневаюсь в ее востребованности на российском рынке; если уж так тянет переключать передачи вручную, подергайте лепестки «автомата» под рулем или саму рукоятку. И убедитесь, что в его работу вмешиваться, по большому счету, совершенно ни к чему.

Едет новый «Оллроуд» очень достойно – слабых моторов у него нет вовсе, так что и на серпантине, и на автобане легко отрывается от попутчиков. И там, в авангарде, можно расслабиться, оценить окружающий комфорт и задуматься вот о чем. Первые 20 страниц пресс-релиза посвящены всяким штукам, красивым и полезным: фирменная решетка радиатора и защита порогов, березовый кап и хром, обогреваемый руль и DVD, климатическая установка и сотовый телефон, «Изофикс» и подушки, ксенон и светодиоды, багажные сетки и релинги… И только потом – рассказ о двигателях TDI и FSI, полном приводе, пневмоподвеске, о том, чем всегда гордилась фирма и что всегда считалось главным в автомобиле. А теперь уже нет? Ну, довольно

SUV, КРОССОВЕР, ПОЛНОПРИВОДНЫЙ УНИВЕРСАЛ? «АУДИ-А6 ОЛЛРОУД КВАТРО» – ЭТО ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ, КОТОРОМУ НЕ НУЖНО АДАПТИРОВАТЬСЯ К РОССИИ.

www.gilza.ru, www.porshen.ru, kmz@porshen.ru



- **КамАЗ**, КамАЗ "Турбо", КамАЗ "Евро1", КамАЗ "Евро2";
- **ЯМЗ** - вся гамма: ЯМЗ236, 238, 240, А01;

New! **ЯМЗ 840** - первый четырехклапанный двигатель в России; (изготавливается с применением технологии соляных стержней)

- **ЧТЗ** - вся гамма: Д160, 145 мм, Д160, 150 мм;
- **Алтайдизель** - вся гамма: ЯМЗ, 11ТА-03с6-21;
- **Вся гамма поршневой на ГАЗ**
- **Головка цилиндра 740.1003010-20**
- **Полнокомплектные топливные баки** увеличенной вместимости

Полный каталог продукции - бесплатно!

Отдел продаж: (8552) 44-33-92, 44-32-41, 44-37-48,
Факс: (8552) 34-77-29 **Отдел продаж баков:** (8552) 44-38-45, 44-34-13

ЦИЛИНДРОПОРШНЕВАЯ ГРУППА: ЭТАЛОН КАЧЕСТВА

Внедрение новейших технологий превратило цилиндропоршневые группы (К)амского моторного завода (КМЗ) в один из признанных образцов качества (ср)еди ЦПГ, производимых в России. В январе 2006 года Камский моторный (з)авод прошел сертификацию по системе качества ISO 9001-2000.

ГИЛЬЗА. Почему на КМЗ фосфатируют (г)ильзу, а не поршневые кольца

Фосфатирование образует на поверхности (м)еталла защитную пленку, которая мягче, чем (м)еталл поршневого кольца. Пленка сминается и (с)пособствует хорошей приработке трущихся (п)оверхностей. Но и после приработки поверх(н)ость кольца должна оставаться твердой, чему (ф)осфатная пленка препятствует.

КМЗ внедрил более сложную технологию: (ф)осфатируется *внутренняя поверхность гильзы.* (К)ольцо остается твердым и износостойким. (П)оверхность гильзы, покрытой фосфатной (п)ленкой, хорошо удерживает смазки и (п)риобретает высочайшие противозадирные (св)ойства. Фосфатирование гильзы обеспечивает (о)тличную прирабатываемость поверхностей и (р)авномерную смазку их моторным маслом.

(Р)езультат: поршень и гильза КМЗ работают (эк)ономно, долго, с малым расходом масла на угар.

(М)аркировка гильз производится иглоударным (м)етодом на аппарате TELESIS PINSTAMP (США). (М)аркировка не изнашивается и не истирается.

(З)ачем на КМЗ фосфатируют гильзу еще и (с)наружи

На КМЗ внедрена технология фосфатного (п)окрытия гильзы снаружи. Защитные свойства (ф)осфатных пленок выше, чем у оксидных. (Н)аружное фосфатирование применяют и ведущие (я)понские производители цилиндров гильз ((н)апример, Riken). Они стремятся к максимальной (и)зносостойкости своих гильз.

(Р)езультат: наружная часть гильз КМЗ надежно (з)ащищена от разрушений при охлаждении (ж)идкостью.

ПОРШЕНЬ. Почему для производства ЦПГ (л)учше использовать ЧПУ

(Н)а старых производствах установлены копирные (л)инии. Они позволяют получить точный аналог (о)бразца. Но и недостатки самого образца и (п)огрешности "копирования" отражаются на (к)онечной продукции.

На КМЗ все линии оснащены станками с программным управлением, а каждый новый поршень контролируется пневмоэлектроникой. В итоге геометрические параметры отклоняются не более чем на 0,0001 мм. Показатель, недостижимый для копирных линий!

Результат: поршень КМЗ обеспечивает экономичную, малошумную и долговечную работу двигателя.

Как на КМЗ снизили коэффициент трения

На юбку поршня на КМЗ наносят специальный микрорельеф и антифрикционное покрытие Molykote® D10 (США), повышающее служебные свойства поршневой группы. Покрытие улучшает приработку, снижает трение и надежно разделяет рабочие поверхности поршня и гильзы при максимальных удельных нагрузках.

Результат: покрытие защищает поршень от коррозии и значительно снижает коэффициент трения.

Что дает технология соляных стержней

Уникальная технология, освоенная Камским моторным заводом. Технология соляных стержней позволяет создавать внутренние полости сложной конфигурации в цельносплавном металле. И все - с заданной точностью!

Результат: КМЗ выпускает поршень 8401.1004015 с кольцевой полостью охлаждения. Во время работы в полость попадает масло и днище поршня охлаждается на 30-80°С. Низкая температура днища позволяет использовать поршень в четырехклапанных дизелях с наддувом (очень высокая нагрузка на двигатель).

ПАЛЕЦ. Как КМЗ добивается высочайшей точности

Все геометрические параметры каждого пальца на КМЗ контролируются пневмоэлектроникой. Точность контроля линейных размеров и огранки - до 0,0001 мм.

Что еще обеспечивают новейшие технологии

Ассортимент ЦПГ, выпускаемых Камским моторным заводом:

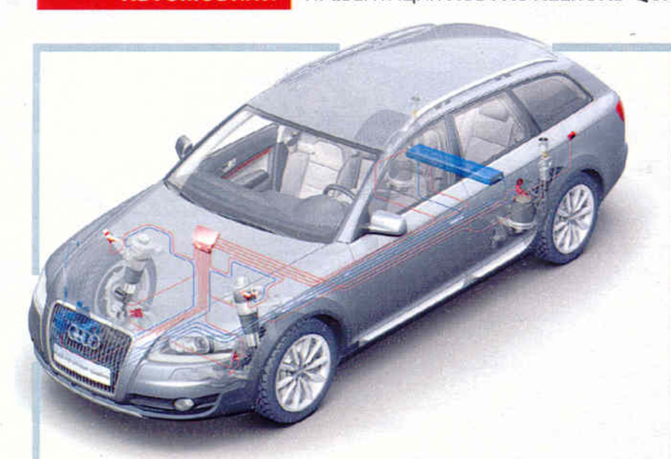
- поршневая КамАЗ
- поршневая КамАЗ "Турбо", "Евро 1", "Евро2"
- поршневая для ЯМЗ (236, 238, 240, А01)
- поршневая для новой разработки ЯМЗ 840 (первый в России четырехклапанный дизель)
- вся гамма поршневой ЧТЗ и "Алтайдизель"
- вся гамма поршневой на ГАЗ
- головка блока цилиндра 740.1003010-20 для двигателя 740 и 7403 а/м КамАЗ.

С февраля 2002 г. КМЗ выпускает полнокомплектные топливные баки увеличенной емкости (до 800 л). Защиту баков от коррозии обеспечивают порошковая покраска. Крышка и хомуты оцинкованы. Баки полностью готовы для установки на большегрузные автомобили.

Высокое качество ЦПГ Камского моторного завода стало возможным благодаря тому, что они производятся в Набережных Челнах, на родине КамАЗов.



Полный каталог продукции КМЗ заказывайте по тел. (8552) 44-33-92. Бесплатно.



ПЯТЬ РЕЖИМОВ С «ЛИФТОМ»

Адаптивная пневмоподвеска с возможностью варьировать дорожный просвет – одна из главных черт, которая превратила полноприводную «Ауди-А6» в «Оллроуд». Спереди пневмобаллоны бубликами окружают амортизаторы; сзади упругие и гасящие элементы подвески разделены, чтобы увеличить объем багажника. Подвеска регулируется электроникой, обеспечивающей наилучший комфорт и ходовые качества вне зависимости от нагрузки автомобиля и состояния дороги. Кроме того, водитель может менять клиренс в диапазоне 60 мм, выбрав на дисплее один из пяти режимов. В «динамичном» под нижней точкой всего 125 мм – не забывайте об этом, покидая шоссе! На этот случай есть удобный «автоматический» – 140 мм или те же 125, если машина долго движется быстрее 120 км/ч. В «комфорте» под днищем всегда 140 мм, в «Оллроуде» – солидные 175 мм (но после 80 км/ч автомобиль приседает до 160, после 120 км/ч – до 140 мм). Наконец, в режиме «лифт» (действует только до 35 км/ч) дорожный просвет 185 мм позволяет аккуратно пропускать между колесами бугры. Теперь геометрическая проходимость заметно выше, чем у дорожных машин, хотя до вседорожников еще далеко: углы въезда, съезда и рампы соответственно – 18,3, 21,5 и 18,5 градуса.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	AUDI A6 ALLROAD QUATTRO			
	2,7 TDI	3,0 TDI	3,2 FSI	4,2 FSI
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4934			
ширина	1862			
высота	1459–1519*			
база	2833			
колея спереди/сзади	1596/1587			
Радиус поворота, м	5,95			
Снаряженная масса, кг	1875	1880	1800	1880
Полная масса, кг	2505	2510	2430	2510
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,3	7,8	7,7	6,3
Макс. скорость, км/ч	215	230	240	250**
Топливо	ДТ	ДТ	АИ-95	АИ-98
запас топлива, л	80	80	80	80
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	7,0	7,0	8,2	8,6
городской цикл	11,5	11,8	15,8	15,7
смешанный цикл	8,7	8,8	11,0	11,2
Кузов				
Количество дверей/мест	5/5			
Объем багажника (VDA), л	565–1660			
Двигатель				
Расположение	спереди продольно			
Конфигурация	V6	V6	V6	V8
Число клапанов	24	24	24	32
Рабочий объем, см³	2698	2967	3123	4163
Степень сжатия	17,0	17,0	12,5	12,5
Мощность, кВт/л.с.	132/180	171/233	188/255	257/350
при об/мин	3300–4500	4000	6500	6800
Крутящий момент, Н·м	380	450	330	440
при об/мин	1400–3300	1400–3250	3250	3500
Трансмиссия				
Тип	полноприводная			
Коробка передач	А6***			
Ходовая часть				
Подвеска	пневматическая многорычажная			
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем			
Тормоза	дисковые вентилируемые			
Размер шин	225/55R17 245/45R18			

Положения пневмоподвески: dynamic-lift. **Принудительно ограничена. *Для модификаций 3,0 TDI и 3,2 FSI доступна также коробка М6.*

О багаже конструкторы думали не меньше, чем о людях. Он покоится на двустороннем коврике (с ворсовой и прорезиненной сторонами), который можно развернуть и опустить на бампер: садитесь, переобувайте грязную обувь! Вещи фиксируют лента, телескопическая поперечина (спереди), если нужно – багажная сетка; остается упомянуть «собачью» перегородку сверху.





философии! Тем более, подъехали к предложенному организаторами участку «офф-роуд». Вновь – круто вниз… Не повредить бы роскошный бампер!

Участок, правда, оказался совсем простым – обыкновенный грейдер, легко и быстро проходимый без всяких «лифтов» в подвеске. И все-таки на обычном легковом автомобиле аналогичного класса, той же А6, я бы сюда не сунулся. И не увидел бы, как здесь растет виноград и как – честное слово! – под лозой обедают местные Джульетты…

А представляете, сколько таких ограниченно доступных мест в нашей стране? Я уж не говорю о том, что в определенное время года вся Москва с трудом проходима для дорожной машины… Свобода передвигаться на «А6 Оллроуд» по всем дорогам без ограничений обойдется от $76 000 (цена бензиновой версии, дизели будут чуть позже). Российская премьера состоялась 17 июня. □

ОЛИМП ОТДЫХАЕТ!

Антон Чуйкин. Фото автора и «Фольксваген»



Фамильными чертами «Эос» наделен в полной мере: лицом похож на «Пассат», базой – на «Гольф», габаритом – на «Джетту»… Лаконичный профиль (вся мелочевка – в цвет кузова) скрадывает немалые 4,4 м длины.



– Господа желают сложить крышу?

Международная презентация «Эоса» проходила в солнечной, простите за штамп, Греции, но даже если бы погода выдалась неважной – к черту условности, не каждый день «Фольксваген» представляет купе-кабриолет и уж тем более не каждый день предлагают насладиться открытой машиной. В общем, господа дружно закивали и уже через полминуты, отправив ручную кладь в невеликий багажник, с шиком погрузились в выставленный на всеобщее обозрение кожаный салон.

Потом-то мы поняли, насколько кстати автобус забрал три наших чемодана – увы, на обратном пути один из них ехал в салоне, доказывая, что кабриолет и объемная поклажа – вещи несовместные. В открытом автомобиле нужно ездить налегке и лучше веселой компанией, а с собой брать разве что корзинку для пикника. Тем более что для четверых «Эос» предоставляет вполне достаточно места, надо лишь наловчиться сдвигать передние кресла. Точнее, возвращать их на место в два приема – сначала отодвинуть сиденье, потом, взявшись за ручку, отклонить спинку. Вернуть кресло одним движением так и не получилось, хотя я честно упражнялся два дня. Впрочем, для таких приверед есть сиденье с электрорегулировками и устройством Easy-Entry с единой клавишей.

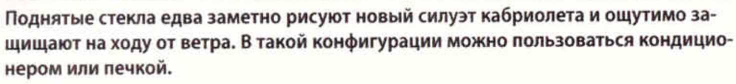
В открытом автомобиле погружаешься в море новых звуков. По-другому слышишь шоссе, попутные машины, даже дядьку-контролера на выезде с парковки. А съехав на извилистую, весьма неровную дорогу, замечаешь, как забавно работают амортизаторы, призывая ехать потише: пст-пст.

Не надо торопиться! На 80–90 км/ч в кабриолете можно спокойно разговаривать без ветрозащитной перегородки, то есть когда в машине больше двух человек. Можно всласть любоваться пейзажами – даже водителю. Можно чувствовать кожей темноту и прохладу тоннелей; можно впитывать запахи природы (увы, и не только природы) – вот оно, единение с ок-

За 25 секунд «Эос» превращается в купе, в крыше которого – сюрприз, сюрприз! – вы увидите большой сдвижной стеклянный люк. По любому ощущение открытого неба над головой вам гарантировано.

«ФОЛЬКСВАГЕН-ЭОС» – ПОДХОДЯЩЕЕ СРЕДСТВО НЕ ТОЛЬКО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ, НО И ОТДЫХА – С КОМФОРТОМ, НА ПРИРОДЕ, В КОМПАНИИ.





Поднятые стекла едва заметно рисуют новый силуэт кабриолета и ощутимо защищают на ходу от ветра. В такой конфигурации можно пользоваться кондиционером или печкой.

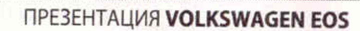


Поначалу кажется, что багажник закрыт неплотно. Но доводчики сработали, а щель осталась – единственная, которую замечаешь даже издали.

ружающей средой! Хотите быстрее? Пожалуйста, стоит нажать педаль в пол, как двухлитровый мотор уносит тебя прочь от этих ощущений, заслоняя их ветром.

Конструкторы стремились совместить в «Эосе» качества комфортабельного и спортивного автомобиля – сегодня это сколь популярная, столь и трудно достижимая цель. Купе-кабриолет длиннее «Гольфа» и немного короче «Джетты», что позволило обустроить довольно просторный салон. Для надежной управляемости использована задняя многорычажная подвеска «Пассата», в основе передней – известная конструкция «Гольфа». Машина неплохо укомплектована, а в списке опций вы найдете все мыслимые устройства.

Поэтому я бы скорее отметил успехи на ниве достижения комфорта, ради которого даже силовые агрегаты «подобрели». Скажем, великолепный, по-спортивному злой 200-сильный турбомотор «Гольфа GTI» на «Эосе» воспринимается спокойнее, его острые черты как будто пригладили. Но максимальными показателями, к счастью, не поступились. То же относится и к дизелю – очевидно, большая масса и иной характер «Эоса» обусловили оригинальные настройки





Сложенная в багажнике крыша оставляет под защитной полкой 205 л для багажа. Это совсем немного, если вы втроем едете в аэропорт, но вполне достаточно для пляжного выезда.

агрегатов. Подчеркну, 2-литровому кабриолету (а пока он представлен только с такими моторами) хватает мощности, 200-сильная машина накормит пылью многих соперников, но... на «гольфах» эти табуны запрягаешь постоянно, а здесь скорее приятно осознавать их потенциал, нежели постоянно им пользоваться. Возможно, это впечатление развеет появление 3,2-литровой версии... или укрепит 1,6-литровая.

Кстати, подвеска милосердно сглаживает неровности, ничем не напоминая костотрясы, коими обычно представляют заряженные машины. Знаете, что



Рамка лобового стекла в кабриолетах иногда грозит водителю, заставляет отклоняться при посадке. Но только не здесь – крыша CSC заходит довольно далеко вперед, позволяя сделать рамку короткой.

На задние сиденья вы попадете без проблем. Скорее они возникнут, когда водитель попытается вернуть на место свое кресло – у меня оно все время уезжало в крайнее положение под протесты с заднего дивана.



удивило больше всего? В кабриолете работает кондиционер! Не в смысле – жужжит и потребляет энергию, а именно совершает полезное действие, приятным холодком обдавая седоков под палящим солнцем. Кстати, продвинутый «Климатроник» автоматически переходит на более эффективный режим при складывании крыши.

После этого не удивляешься главке пресс-релиза, посвященной испытаниям – в том числе зимой и в суровом климате…

Впрочем, там (а вернее, здесь) «Эос» преимущественно будет выступать как купе. Давайте попробуем закрыть крышу, это ведь тоже средство повысить комфорт… У-у, даже на скорости 15, потом 10, а потом и 5 км/ч автомобиль ругается: слишком быстро! Приходится останавливаться. А если бы хлынул ливень? Пока найдешь место для остановки где-нибудь в вялотекущем дачном потоке, промокнешь до нитки. Зато никаких механических запоров, все на электричестве… Впрочем, над головой уже вознесся стеклянный люк, можно трогаться. Сказать, что я заметил какие-то отличия в поведении закрытого автомобиля – покривить душой. Разве что стало тише, комфортная скорость заметно возросла и… очень жалко утратить единство с окружающим миром, от которого ты опять отгородился стеклянно-стальными стенами. Нет, они нужны только на случай непогоды!

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	VOLKSWAGEN EOS		
	2,0 FSI	2,0 TFSI	2,0 TDI
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4407		
ширина	1791		
высота	1443		
база	2578		
колея спереди	1545		
сзади	1553		
Радиус поворота, м	5,95		
Снаряженная масса, кг	1481	1539	1548
Полная масса, кг	1950	2000	2010
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,8	7,8	10,3
Макс. скорость, км/ч	210	232	206
Топливо	АИ-95-98	АИ-95-98	ДТ
запас топлива, л	55	55	55
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	6,4	6,5	5,0
городской цикл	11,3	11,2	8,0
смешанный цикл	8,2	8,2	6,0
Кузов			
Кол-во дверей/мест	2/4		
Объем багажника (VDA), л	205/380		
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	Р4	Р4	Р4
Число клапанов	16	16	16
Рабочий объем, см^3	1984	1984	1968
Степень сжатия	11,5	10,3	18,5
Мощность, кВт/л.с.	110/150	147/200	103/140
при об/мин	6000	5100	4000
Крутящий момент, Н·м	200	280	320
при об/мин	3500	1800–5000	1750–2500
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	М6		
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	215/55R16		

ПЯТЬ В ОДНОМ

Складывающаяся крыша CSC состоит из пяти основных частей (а всего деталей 470). Когда водитель нажимает клавишу управления, первым приходит в движение стеклянный подъемно-сдвижной люк; одновременно опускаются четыре боковых стекла. Почти одновременно поднимется задняя часть крыши, под которую и уезжает люк. Получившийся сэндвич ныряет под открывающуюся навстречу пластиковую крышку багажного отсека. Следом прячутся две боковые арки крыши. Осталось прикрыть их полости и закрыть крышку – на все операции от начала до конца уходит 25 секунд. В них участвует радиально-поршневой насос (160 бар) с электроприводом, четыре пары гидроцилиндров, дюжина бесконтактных датчиков и парктроник, блокирующий крышку багажного отсека при обнаружении препятствия. Вдруг сзади кто-то подъехал вплотную?



Полная гамма «эосов» включает пять двигателей – кроме представленных в таблице, появятся бензиновые 1,6 л (115 л.с.) и 3,2 л (250 л.с.) – и две коробки, механическая 6-ступенчатая и «автомат» DSG. Цена в Германии – от 26 тысяч евро; в России автомобиль ждут в середине лета.

А сейчас – опустить их и скорее назад, к природе! Лучше мы поедем медленнее, чтобы на 80–90 км/ч и мир посмотреть, и себя с друзьями показать. А иначе – зачем садиться в кабриолет? □

ДИНАМИЧЕСКИЙ РЫВОК

Михаил Горбачев. Фото автора и «Лексус»



«Лексус» – слово синтетическое. Такое же, как, например, «Ярис», и по сути ничего не обозначает. Но нам, россиянам, в нем явственно слышится слово «люкс» – пусть не русское, но ласкающее слух и приятно подогревающее сознание собственной значимости. Видимо, аналогичные ассоциации «Лексус» вызывает и у людей в других странах. Поэтому «Лексус» – самый престижный бренд среди всех «тойот».

Для меня «люкс» – понятие, за которым скрывается не только кожа, полированное дерево и навороченный климат-контроль, но и незаурядная динамика разгона и удобство управления. В этом смысле «люкса» в обновленном «Лексусе-RX350», несомненно, прибавилось.

Изменений в салоне также не замечено. Центральная консоль напоминает двухкассетник «Шарп» из 80-х. Красивой картинки местности в автомобиле для российского рынка не будет.



ИЗМЕНЯЯСЬ, НЕ МЕНЯТЬСЯ

Вопрос главному инженеру проекта «Лексус-RX350» Яшихико Матсуда напрашивался сам собой: почему вседорожного «Лексуса» не коснулся внешний рестайлинг?

Ответ поразил самоуверенностью: «Лексус-RX» – самый продаваемый автомобиль класса SUV в мире, поэтому он не нуждается в доработке внешности. И так все органично! Между тем известно: как раз дизайн японских машин – не самая сильная их сторона. «Эр Икс» – не исключение. Сознаюсь, мне было трудно смириться с тем, что обновленный технически, «Лексус-RX350» внешне отличается от своего предшественника RX300 только шильдиком на двери задка. Для большинства состоятельных поклонников любой марки изменение внешнего вида, пусть даже незначительное, – сигнал к замене автомобиля. Такой мотивировки у поклонников полноприводных «лексусов» в ближайшей перспективе не будет.

ЭКОНОМНАЯ ДИНАМИКА

Зато в резвости новый «Эр Икс» явно прибавил. Наверное, поэтому проект получил кодовое название «Динамический рывок». Коль скоро рассуждать о тонкостях и изысках дизайна не приходится, углубимся в техническую сторону вопроса.

Предыдущий «Лексус-RX», при всей своей популярности, грешил ленцой и в переключениях передач, и в реакции на педаль газа. Теперь эти недостатки преодолены. Немалая роль тут принадлежит двигателю с изменяемыми фазами газораспределения и переменной длиной впускного кол-

LEXUS RX350

- Впервые вседорожник серии RX300 (единая платформа с Toyota Harrier) представлен в 1998 году с двигателем 3 л, а в 2003-м появилась версия RX330 3,3 л, выставленная на обозрение в Детройте. Обновленный Lexus RX350 показан публике в январе 2006 года в Детройте, продается в России с середины апреля.
- **Двигатель:** 3,5 л (276 л. с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатый «автомат».
- **Комплектация:** три уровня.
- **Цена в России:** $59 950–68 000.
- **Тестовый автомобиль:** 3,5 л, 276 л. с., 5-ступенчатый «автомат», $59 950.

лектора. Его рабочий объем увеличен с 3,0 до 3,5 л, а мощность возросла до 276 л. с. Как результат, время разгона до сотни сократилось на 1,2 с (7,8 против 9,0 с у RX300). Это лучшая динамика среди прямых конкурентов – вседорожников с шестицилиндровыми моторами: «Вольво-XC90», «Мерседес-ML», БМВ-X5. Прыть «Лексуса» придушена электронным ошейником до 200 км/ч, как было и у RX300. Разумно, да и скорость более чем достаточная. Не думаю, что владельцев «лексусов» сильно волнует вопрос цены топлива, однако от возможности сэкономить никто не откажется. А экономия-то существенная – около 8%. RX350 в среднем расходует 11,2 л/100 км против 12,2 л RX300. Представляете: мотор мощнее, динамика разгона лучше, а расход топлива меньше! Сегодняшний уровень техники позволяет этого достичь, а ведь вчера об этом только мечталось.

Крутящий момент передается через пятиступенчатую автоматическую трансмиссию с возможностью ручного последовательного переключения. Коробка стала менее задумчивой, в совокупности с вискомуфтой межосевой блокировки получилась трансмиссия, позволяющая максимально использовать преимущества полного привода на шоссе и вне асфальта. Более точными стали реакции на действия водителя. От ошибок страхует неотключаемая система курсовой стабилизации.

Но, пожалуй, самое приятное – возможность «перескока» через передачу. Вы разгоняетесь, скажем, до 100 км/ч, а затем спокойно катитесь, просто держа ногу на педали газа. И вот скорость уже 80, 70, 60 км/ч, и это на пятой передаче, а впереди машина – ее хочется обогнать, но места до встречной не так много! Что делать? Смело давить на газ! «Автомат» перескочит через передачу и включит не четвертую, а третью, а на ней разгоняться куда веселей. Успеем! Выше динамика – выше безопасность, это факт.

Слишком быстро ехать по закрученной горной дороге опасно. Тем более что под колесами – сохранившийся в первозданном виде участок легендарной трассы «Милле Милья». Покрытие гравийное, изобилует «гребенкой» и ямками. Одно радует: тормозить на них не надо – доработанная под более динамичную машину подвеска глотает все неровности, будто не замечая их. На извилистой дорожке «Лексус» показался совсем послушным, просто ручным. Абсолютно внятные реакции на повороты руля и педаль газа. Машина отлично держит дорогу и на прямой, и в повороте. Словом, для среднего водителя – то, что надо. Измененный алгоритм работы гидроусилителя улучшил обратную связь. Вполне предсказуемое и безопасное поведение.

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



VOLVO XC90
$56 900–97 700
В рамках своих классических форм «Вольво-XC90» помимо пятиместного салона предлагает и семь посадочных мест. Версия с двигателем V8 мощнее и быстрее RX350, но и стоит дороже.
(ЗР, 2005, № 4)



NISSAN MURANO
от $56 820
Интересен необычной футуристической внешностью. Имеет редкую для вседорожника бесступенчатую трансмиссию. Пять полноценных мест и вместительный багажник.
(ЗР, 2006, № 3)

Салон трансформируется на любой вкус.

Новый двигатель лучше по всем показателям.

Превосходя предшественника по многим техническим параметрам, внешне «Лексус-RX350» отличается от него только шильдиком на пятой двери.

МАРК ЛЕВИНСОН НЕ ПРИЕДЕТ

Продолжим знакомство с приятными мелочами. Компрессор кондиционера стал практически бесшумным и отбирает меньше мощности у двигателя. Улучшена звукоизоляция благодаря применению многослойного ветрового стекла и большей эффективности шумо- и вибропоглощающих материалов. А я-то удивлялся, почему в «Лексусе» так тихо даже на проселке.

Паркуясь у старинной виллы Борго Скопетто, где проходила официальная часть презентации, убедился в пользе камеры заднего вида. Увы, столь удобная телеопция российским покупателям недоступна. Думаете, японские инженеры испугались, что грязь сведет на нет все усилия электроники? Не в этом дело – просто камера

LEXUS RX350 – ТЕХНИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ МОДЕЛИ RX300. У НЕГО, КАЖЕТСЯ, НЕТ НЕДОСТАТКОВ. RX350 СТАЛ ТИШЕ, ДИНАМИЧНЕЕ В РАЗГОНЕ, УСТОЙЧИВЕЙ В ПОВОРОТАХ, ЭКОНОМИЧНЕЕ И ПРИ ЭТОМ НИЧУТЬ НЕ ДОРОЖЕ. НО ВНЕШНЕ АВТОМОБИЛЬ НЕ ИЗМЕНИЛСЯ.

 Мощный, экономичный двигатель, комфорт в салоне.

 Отсутствие видеокамеры заднего вида и навигации на машинах российского рынка.

объединена с аудиосистемой Mark Levinson и навигацией. Усмотрев несоответствие разрешенным параметрам точности нахождения, компетентные органы запретили «лексусовскую» навигацию. Вместе с ней российские автолюбители лишились видеокамеры и аудиосистемы класса люкс. Обидно!

Роман Полонский, бренд-менеджер ООО «Тойота мотор», признался: новая версия «Лексус-RX» отличается от предыдущей прежде всего тем, что исправлены все выявленные огрехи.

Теперь очередь покупателей убедиться, что «Лексус» стал лучше. Особенно приятно, что цена 350-го практически не отличается от цены 300-го. Что ж, вполне разумная компенсация за отсутствие рестайлинга. Да и не во внешности дело. Новый «Лексус-RX» к рывку готов! □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ LEXUS RX350

■ Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4740
ширина	1845
высота	1665
база	2715
колея спереди/сзади	1575/1555
Снаряженная масса, кг	2380
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,8
Макс. скорость, км/ч	200
Топливо	АИ-95
запас топлива, л	72
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	8,5
городской цикл	15,7
смешанный цикл	11,2
Количество дверей/мест	5/5
Объем багажника, л	439

■ Двигатель: бензиновый, V6, 3,5 л, 203 кВт/276 л. с. при 6200 об/мин, 342 Н·м при 4700 об/мин

■ Трансмиссия: полноприводная с межосевой вискомуфтой, А5

■ Ходовая часть: подвеска спереди и сзади – типа «Мак-Ферсон»; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 225/69R17 или 235/55R18



СЛАДКИЕ ПЕРЧИКИ

Игорь Твердунов, Антон Чуйкин. Фото: Георгий Садков

Увидев яркую парочку, острый на язык коллега припечатал: болгарские перцы! Ну что ж, пусть будут перцы – эти хэтчбеки из породы горячих.

Сидя в кокпите ярко-красного приземистого «Гольфа», украшенного шильдиками GTI, начинаешь ловить на себе восхищенные взгляды… Нет, не симпатичных девушек, а стриженых, конкретных парней из-за приоткрытых стекол наглухо затонированных и вусмерть затюнингованных «десяток». Так и хочется небрежно откинуться на спинку анатомического кресла, врубить погромче музыку и поиг-



FORD FOCUS ST

2,5 л, 225 л.с., механическая 6-ступенчатая коробка передач, дополнительное оборудование, $33 850.

VOLKSWAGEN GOLF GTI

2,0 л, 200 л.с., механическая 6-ступенчатая коробка передач, дополнительное оборудование, $35 529.

рать, стоя на светофоре, педалькой газа – слушайте и завидуйте. А потом ка-а-ак дать с места! Куда им с самопальными спойлерами и «горбатыми» валами.

«Фокус ST», надо заметить, обладает еще большим потенциалом. Доморощенных гонщиков он привлекает ничуть не менее. А безумный апельсиновый цвет проймет даже самую технически безграмотную блондинку. Подъезжаешь весь такой расслабленный, вальяжный. А потом – опять! – ка-а-ак дашь со светофора, чтобы сидящее рядом создание пискнуло от восторга и ужаса. В комплекте с таким авто пройдет и пивной животик, и заметная уже лысина.

В общем – классные аппараты, но… мы на работе. Поэтому от соблазнов большого города – на полигон. К специальным дорогам, где никто на тебя не смотрит, к приборам, которых не возьмешь на понт, к экспертам, которых ничем не удивишь – не такое видали.

ВКУС И ЦВЕТ

Если бы не алый колер, «Фольксваген» просто потерялся в потоке. Таких в Москве много. Пусть не слишком рьяно, но пятый «Гольф» покупают. А этот чем отличается? Подумаешь – пониже посажен, на больших колесах, с двуствольной выхлопной трубой. Мало ли народу тюнингует свои автомобили – были бы деньги да желание. А уж калибр выпуска по столичным меркам совсем неприличный. Да и звучит не очень-то громко.

В салоне тоже все очень добротное и… неброское: темная отделка, серые сиденья. Если не приглядываться – обычная машина. Металлических накладок на педали и спортивного «бублика» издалека не увидишь. И только чело-

VOLKSWAGEN GOLF GTI

- Заряженная модификация «Гольфа» пятого поколения представлена осенью 2004 года, с прошлого года продается в России. Кузов – 3-5-дверный хэтчбек.
- **Двигатель:** бензиновый с турбонаддувом 2,0 л (200 л.с.).
- **Коробки передач:** 6-ступенчатая механическая, 6-ступенчатый «автомат» DSG.
- **Цена базовой версии:** $34 019–35 999.

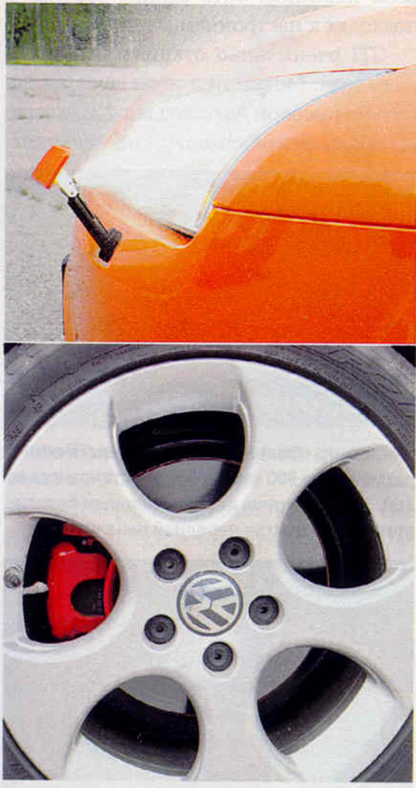
Здесь видна разница в характерах машин: тряский «Фольксваген» проходит поворот заметно увереннее, чем более комфортабельный «Форд».

FORD FOCUS ST

- Форсированная версия второго поколения «фокусов» представлена в 2005-м, продажи в России – с 2006-го. Кузов – 3-5-дверный хэтчбек.
- **Двигатель:** бензиновый с турбонаддувом 2,5 л (225 л.с.).
- **Коробка передач:** 6-ступенчатая механическая.
- **Цена базовой версии:** $29 950–30 950.



Ксеноновые фары и омыватели в качестве опций, безусловно, полезны. Быстрым и ярким машинам – яркий свет!



Мощные тормоза обеспечивают обеим машинам очень недурное замедление, примерно равное ускорению свободного падения. «Форду», который отыграл у соперника одну десятую (или 20 см тормозного пути), не грех тоже выкрасить суппорты – оранжевым.



век «в теме» присмотрится и поймет, что перед ним автомобиль из легендарного семейства, со своей историей и своими поклонниками. Только знаток позавидует владельцу двухсотсильного мотора с турбонаддувом и непосредственным впрыском бензина. Только посвященный оценит настройки подвески и трансмиссии, которые делали не в гараже и не на фирмочке, а на Фирме.

«Форду» хватило бы одной внешности. Агрессивный пластиковый обвес, огромные колеса с низкопрофильными шинами, приземистая посадка, хромированные трубы, разнесенные по углам бампера – и, конечно, цвет. На это будут глядеть, выворачивая шеи, даже если под капотом стоит скромный «один и четыре». А каков салон! Яркие, рыжие, под цвет кузова, вставки в сиденьях, надписи «Рекаро» во всю спинку. Этот «Фокус» выглядит не то что ярко – он просто вопит: ну, поглядите же на меня!



Если обводы «Фокуса ST» кажутся вам более обтекаемыми, поздравьте себя, вы уловили небольшую разницу в величине C_x. По данным производителя, у «Гольфа GTI» – 0,32, у «Фокуса ST» – 0,3.



Впрочем, за яркой ширмой скрывается серьезное и вполне соответствующее статусу горячего хэтчбека содержание. Его пятицилиндровый турбомотор

Общая оценка **7,8**

VOLKSWAGEN GOLF GTI – ОДНА ИЗ КОМПЛЕКТАЦИЙ «ГОЛЬФА», ПО СУТИ – ПОЧТИ СПОРТИВНЫЙ АВТОМОБИЛЬ, КОТОРЫЙ ПРИНЕСЕТ НАСТОЯЩЕЕ УДОВОЛЬСТВИЕ ИСКУШЕННОМУ ВЛАДЕЛЬЦУ.

Очень хорошая динамика, прекрасно согласованные мотор и трансмиссия, великолепный точный руль.


Тряская подвеска, 98-й бензин, в тяжелых режимах возможно снижение эффективности тормозов, заметный шум.



Глядя с места водителя, у «Гольфа» на одну спортивную черточку больше: за баранкой с отсеченным сегментом сразу почувствуете себя немножко Шумахером. В черно-белом изображении соперники единодушны: блестящие педали (у GTI смещенные вправо), глубокие сиденья, профилированные рули, металл в отделке, но стоит «включить» цвет...

на 25 «лошадей» мощней, чем у «Гольфа», шестиступенчатая механическая коробка работает блестяще, мощные тормоза осаживают машину с завидным замедлением. А каков звук! Его добивались специально – кажется, что под капотом не пять цилиндров, а все восемь.

БОЛЬШОЙ И МАЛЕНЬКИЙ

Первое впечатление: «Фокус» намного больше и тяжелее «Гольфа». Хотя на деле его преимущество в размерах и весе совсем невелико. Зато велика разница в подходах к настройкам машин.

GTI очень живо откликается на педаль газа. Мотор при этом поет на довольно высокой ноте, создавая иллюзию высокофорсированного, но малолит-



Спидометр «Фольксвагена» оптимистично размечен до 300 км/ч, «Форд» остановился на 260. Зато козырнул дополнительным блоком приборов в центре передней панели.



ражного. Цепляется за дорогу «Гольф» очень неплохо, но комфортом подвеска не радует: с дороги она, как говорится, собирает все ямки. Оттого кажется, что машина очень легкая. Те же чувства вызывает очень быстрый и точный руль.

Особенно это заметно на фоне «Форда», который изо всех сил пытается казаться здоровяком-тяжеловесом. Его более плавный, но очень напористый разгон сопровождает утробное бормотание – так ведут себя многолитровые и многоцилиндровые моторы. Подвеска «Фокуса» мягче и комфортней, руль не столь резкий – полный набор ощущений большой, тяжелой, но очень мощной машины.

Лишенная эмоций аппаратура подтвердила фактическое превосходство «Форда»: он развивает на восемь с хво-



Общая оценка **8,0**

FORD FOCUS ST – «ГРАЖДАНСКИЙ» АВТОМОБИЛЬ С ОЧЕНЬ МОЩНЫМ МОТОРОМ. ВОСХИЩАЕТ ЯРКОЙ АТРИБУТИКОЙ, НО НЕ ОПРАВДЫВАЕТ ОЖИДАНИЙ В АКТИВНЫХ УПРАЖНЕНИЯХ НА АСФАЛЬТЕ.


Впечатляющая динамика, довольно комфортная подвеска, 95-й бензин, «правильные» передние кресла.


Невнятное поведение в скоростных поворотах, высокий пол багажника, нет центрального подголовника.



На три подголовника и подлокотник (за которым есть люк в багажник) «Гольфа» соперник отвечает парой подголовников и яркой, в тон кузова, обивкой.





По полезному объему багажника (300 л) «Фольксваген» кладет «Форд» на лопатки. Зато на «Форде» полностью складываются кресла, а у GTI лишь опускные спинки.





Четыре цилиндра, турбонаддув, непосредственный впрыск: удельная мощность «Гольфа GTI» 100 л.с./л. У пятицилиндрового турбомотора «Фокуса ST» – 90 л.с./л.



стиком километров в час больше, опережает «Фольксваген» в разгоне до первой сотни на 0,1 с, до второй – уже на 2,7 с, лучше ускоряется на высших передачах. И он в самом деле тяжелее – на «целых» 44 кг! Победа голубого овала?

АСФАЛЬТ РАССУДИТ

Не все так просто. Ведь горячие хэтчбеки покупают не только затем, чтобы пулять со светофоров, восхищая поклонниц, но и в надежде на удовольствие от езды – в чистом, так сказать виде, наедине с машиной. Тут уж секунды и километры уступают место эмоциям, благо они бьют через край.

…Яркая парочка студит турбины на холостых, потрескивают остывающие тормоза, а три водителя единодушно тыкают пальцами в красный хэтчбек: этот!

На кольцевой трассе «Фольксваген» победил за явным преимуществом, уступив лишь единожды. Более живой и отзывчивый мотор блестяще согласован с трансмиссией: позволяет безошибочно выбирать передачу в поворотах и резко ускоряться на коротких прямых. «Форд» поначалу ставит в тупик – на какой передаче войти в очередной вираж? Двигатель по сравнению с соперником кажется задумчивым: пока раскрутится, пора тормозить!

Жесткая подвеска GTI по-прежнему усердно вытрясает душу, зато машина великолепно стоит на дороге, даже не слишком ровной. ST милосерден к седокам, но заметнее кренится, пытается раскачиваться и норовит соскользнуть с траектории.

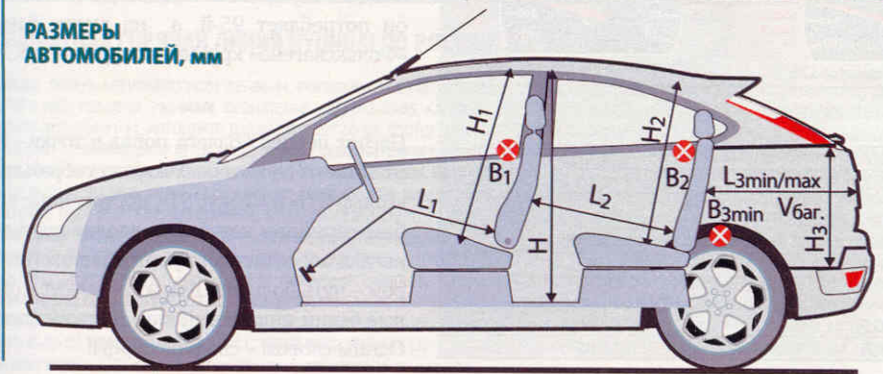
Самая сильная сторона «Гольфа» – рулевое управление. Будто управляешь большим картом – настолько быстро и четко машина выполняет все пожелания. «Фокус» в скоростных поворотах страдает недостатком обратной связи, да и реагирует не так быстро, отчего водитель перекручивает руль – и слышит визг пошедших плугом передних колес.

Свой гол престижа «Фокус» все-таки забил. Нагретые тормоза с дымом и запахом круг за кругом надежно осаживали машину, тогда как «Гольф» требовал начинать тормозить все раньше и раньше.

ПОСЛЕ БОЯ

Поупражнялись, голубчики? Теперь домой, к семье. Которой нужен не спортивный снаряд, а удобный автомобиль. Тем более что гражданская эксплуатация нашим пятиместным подопечным не противопоказана. Сзади довольно просторно, но пробираться не слишком

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	VOLKSWAGEN GOLF GTI	FORD FOCUS ST
L_1	950–1160	960–1150
L_2	600–860	620–860
H	1185	1165
H_1	1040	980
H_2	975	955
B_1	1383	1415
B_2	1390	1402
$L_{3min/max}$	820/1405	835/1535
B_{3min}	1013	1050
H_3	550	400
$V_{баг}$, л	300	244

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	VOLKSWAGEN GOLF GTI	FORD FOCUS ST
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4216/1759/1466	4362/1840/1447
база	2578	2640
колея спереди/ сзади	1539/1528	1535/1531
Объем багажника (VDA), л	350	362
Радиус поворота, м	5,45	5,85
Масса снаряжен./полная, кг	1328/1860	1392/1860
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,2	6,8
Максим. скорость, км/ч	235	241
Топливо/запас топлива, л	АИ-98(95)/55	АИ-95–98
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешан.	6,2/11,0/8,0	6,8/13,8/9,3
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация	P4	P5
Число клапанов	16	20
Рабочий объем, см³	1984	2522
Степень сжатия	10,5	9,0
Мощность, кВт/ л.с.	147/200 при 5100 об/мин	166/225 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	280 при 1800–5000 об/мин	320 при 1600–4000 об/мин
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М6	М6
Передаточные числа I/ II/ III/ IV /V/VI/ з.х.	3,36/2,09/1,47/1,10/0,87/0,73/3,12	3,39/2,05/1,43/1,09/0,87/0,70/3,23
Главная передача	3,94	4,00
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	дисковые
Размер шин	225/45R17	225/40R18

Автомобили предоставлены компаниями: ЗАО «ФОРД МОТОР КОМПАНИ» и ООО «ФОЛЬКСВАГЕН ГРУП РУС».

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	VOLKSWAGEN GOLF GTI	FORD FOCUS ST
Весовые и геометрические характеристики		
Снаряженная масса, кг	1394	1438
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	880 (63)/514 (37)	901 (63)/537 (37)
Дорожный просвет, мм	100	115
Динамические качества Разгон, максимальная скорость	2,3с (20), 3,9с (40), 5,6с (60), 8,1с (80), 10,7с (100), 14,7с (120), 19,0с (140), 24,8с (160), 35,9с (180), 57,3с (200); max 225,2 км/ч. Погрешность спидометра 6,2%	2,2с (20), 3,7с (40), 5,6с (60), 8,0с (80), 10,7с (100), 13,8с (120), 18,7с (140), 25,3с (160), 33,2с (180), 47,9с (200); max 233,4 км/ч. Погрешность спидометра 3,7%
Эластичность		
Время разгона, с:		
60–100 км/ч (IV/ V передача)	5,5/7,5	5,1/6,5
80–120 км/ч (V/VI передача)	7,6/9,4	6,7/8,6
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1524	1548
50–0 км/ч	696	739
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	39,5	39,3
замедление, м/с²	9,7	9,8

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	VOLKSWAGEN GOLF GTI	FORD FOCUS ST
Рабочее место водителя		
Сиденье	8	9
Органы управления	7	8
Обзор	8	8
Салон		
Передняя часть	9	9
Задняя часть	7	6
Багажник	8	7
Ходовые качества		
Динамика	9	9
Тормоза	8	8
Поведение на дороге	10	8
Комфорт		
Шум	6	7
Плавность хода	7	8
Климат	9	9
Приспособленность к России		
Геометрическая проходимость	6	7
Сервис	8	9
Эксплуатация	7	8
Общая оценка	**7,8**	**8,0**

Баллы проставляются коллегиально группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Игорь Твердунов: «Общая оценка характеризует соперников с точки зрения практичности. Если вы больше цените остроту – изучите соответствующие строчки в таблице. Но помните – острое не всегда нужно и полезно».

удобно. Попробуйте посадить туда бабушку или установить детское кресло!

Багажник «Гольфа» намного больше, зато у «Форда» можно полностью сложить задний диван. Он вообще более универсален и лучше приспособлен к семейным нуждам. Здесь не так трясет, меньше досаждает шум, легче педали. Да и бензин он потребляет 95-й, а на лючке бака «Фольксвагена» крупные цифры – 9 и 8…

***

Насчет перцев коллега попал в точку – в отличие от спортивных жгучих собратьев, «Гольф GTI» и «Фокус ST», построенные на базе серийных хэтчбеков, вполне пригодны для повседневного употребления (второй – чуть больше), при этом внесут в серые будни пикантный вкус и яркий цвет. Одним словом – сладкие перцы! □



ПОД ДОБРОЕ УРЧАНИЕ

Сергей Канунников. Фото: Александр Батыру

ИЗЯЩНЫЙ ДИНАМИЧНЫЙ СЕДАН И ДИЗЕЛЬ НЕСОВМЕСТИМЫ? НИЧЕГО ПОДОБНОГО!

Увидев шильдик на багажнике «Ягуара», коллега скептически проворчал: «Кошку напоили соляркой». Действительно, сочетание классического стиля пусть самой недорогой модели знаменитой британской марки, ассоциирующейся с роскошью и скоростью, и низкого урчания из-под капота поначалу вызывает оторопь.

Правда, сидя в салоне, отделанном скромно, но со вкусом, достойным «кошачьей» родословной, не сразу распознаешь, что под капотом дизель. Даже газуя на месте, причиной низкого, но негромкого порыкивания можно посчитать настроенную выпускную систему. Лишь у светофоров при переходе на холостые обороты по педалям и рычагу коробки передач за несколько секунд пробегала небольшая, характерная дизельная дрожь.

Не сразу свыкся с очень жестким кожаным креслом. Это для спортивной собранности? А нужна ли она немаленькому седану со 130-сильным дизелем? Оказалось, нужна!

Смело и глубоко нажав педаль, ощутил, как сильно спина уперлась в спинку. Не успел опомниться, а стрелка тахометра уже у красной зоны! Вторая передача… Увы, пора тормозить. Это «Ягуар» делает менее уверенно. Эффективность – нормальная, но алгоритм управления не идеальный: великоват свободный ход. А когда он наконец заканчивается, педаль все же какая-то мягковатая. Чтобы привыкнуть к этой особенности, нужно время.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
JAGUAR X-TYPE 2.0d

Общие данные

Размеры, мм:

длина	4672
ширина	1789
высота	1392
база	2710
колея спереди	1522
сзади	1537
Объем багажника (VDA), л	452
Радиус поворота, м	5,42
Снаряженная масса, кг	1502
Полная масса, кг	2025
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,9
Макс. скорость, км/ч	201
Топливо	ДТ
запас топлива, л	61,5
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	4,6
городской цикл	7,7
смешанный цикл	5,7

Двигатель: дизельный, Р4, 2 л, 96 кВт/130 л.с. при 3800 об/мин, 330 Н·м при 1800 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, М5

Ходовая часть: подвеска спереди – независимая типа «Мак-Ферсон», сзади – независимая многорычажная; рулевое управление – реечное с усилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 205/55R16

Но зато каков двигатель! Рудольф Дизель наверняка был бы доволен. Попробую поиздеваться над машиной. На второй трогается, почти не возмущаясь, достаточно лишь немного поиграть сцеплением. Мотор отлично тянет примерно с 1200 об/мин. Стрелка быстро минует отметку 2000 об/мин, и тут… автомобиль словно скинул пару центнеров массы или подключили пару цилиндров.

Продолжаю рискованные эксперименты. В подъем на третьей передаче с 1000 об/мин двигатель тянет неохотно. Но это и вправду издевательство: современные, «заточенные» под жесткие экологические стандарты дизели такого не приемлют. А вот в плотном небыстром потоке, без резких ускорений да без крутых подъемов – «кошка» вполне готова тянуть и с 1000 об/мин даже на третьей. Городская, но динамичная, без оглядки на экономию езда, судя по сообщению бортового компьютера и движению стрелки указателя уровня топлива, обходится примерно в 8 л дизельного топлива на 100 км.

А начальные затраты на «Ягуар-X 2,0 d» – 33 900 долларов за базовую версию (комплектация Entry). Учитывая уютный салон, приличную управляемость (динамичная машина реагирует на руление достаточно послушно, но без утомляющей резкости), выразительный дизайн и отменный двигатель, вовсе не много.

В общем, скепсис не оправдан: солярка «кошке» вовсе не повредила. Ее урчание совсем не громкое и возмущенное, напротив – довольное и доброе. □



Во вкусе и умении сочетать классику с современными требованиями эргономики дизайнерам не откажешь.

Посадка назад не слишком удобна, да и особого простора нет – такова плата за приземистый, стремительный силуэт.

В комплектации Executive «Ягуар-X 2,0 d» стоит 38 900 долларов.



МОСКОВСКИЙ Х



ХИТ

Максим Сачков

«Логан» – одна из немногих иномарок в России, чьи цены начинаются до 10 тыс. долларов. Правда, в мае они немного подросли. Например, за «француза» в самой простой комплектации «Аутентик» (Authentique) – именно такой «Логан» служит в редакционном парке – теперь просят 9249 долларов вместо прежних 8999. Это если верить официальному сайту. Но дилеры отступают от рекомендованных цен и в ту, и другую сторону – некоторые продают машины лишь чуть дороже 9 тысяч, у других же числа на ценниках приближаются к «десятке». Но практически везде самый простой «Логан» приходится заказывать и ждать от месяца до четырех. Терпение нужно и тому, кто «собирает» машину под себя, конкретно указывая цвет (кстати, за металлик накидывают 100–150 долларов), комплектацию, дополнительное оборудование.

Итак, в «Аутентике» нет не только ABS и кондиционера, но даже усилителя руля, центрального замка, задних подголовников; стекла, естественно, поднимают вручную. Назвать эту комплектацию «голой» не позволяет только подушка безопасности для водителя.

Достоинство «Аутентика», которое по заслугам оценят практичные владельцы, – неприхотливые черные бамперы, большая редкость для современных моделей. Кстати, можете разбавить аскетичный набор еще парой опций, скрашивающих жизнь за рулем. За 400 долларов на «Логан» установят гидроусилитель руля, а добавите еще 190 – появится кассетная

КОМПЛЕКТАЦИИ «РЕНО-ЛОГАН»

Комплектация **Authentique**

1,4 л
$9249

Комплектация **Expression**

1,4 л	**1,6 л**
$10 149	**$10 849**

Комплектация **Privilege**

1,6 л
$12 099



Емкий и удобный по форме багажник, небольшая погрузочная высота, размашистый проем. Что еще нужно заядлому дачнику или примерному семьянину?



В багажнике – полноценная запаска и необходимый инструмент, чтобы поменять пробитое колесо: баллонный ключ, домкрат и съемник для колпаков.

магнитола. На этом предложения заканчиваются – хотите добавки, заказывайте следующую версию.

В варианте «Экспресьон» (Expression) и комплектация богаче, и опций больше. Гидроусилитель уже в базе, двери запирает центральный замок: дополнительно заказывают такие прелести жизни, как ABS, а вместе с ней подушку безопасности переднего пассажира и подголовники для задних (за все – $670), а также кондиционер ($700). Можно выбирать между кассетной магнитолой ($190) и CD-ресивером ($260).

В этой версии, помимо 75-сильного 1,4-литрового двигателя, на «логаны» устанавливают еще один, объемом 1,6 л. Базовым оборудованием автомобили с разными моторами не отличаются, да и списки опций уж больно похожи. Пожалуй, единственное отличие – на машину с 87-сильным двигателем поставят противотуманные фары за 120 долларов.

Самой шикарной комплектации «Привилеж» (Privilege) удостаиваются только «логаны» с 1,6-литровыми моторами. Внешне эти машины нетрудно отличить по 15-дюймовым колесам – стальные у базовой версии, литые – на заказ ($300). В перечне стандартного оборудования, помимо того, что есть в недорогих вариантах, – бортовой компьютер, противотуманные фары, центральный замок с дистанционным управлением, передние электростеклоподъемники, кондиционер. Ну и как же без таких опций, как подогрев сидений ($150), зеркала с обогревом и электроприводом, а заодно и «электрические» стекла ($200). Кстати, задние подголовники, регулируемые по высоте, в этой комплектации устанавливают на все автомобили. Но ABS вместе с подушкой для переднего пассажира все равно предлагают только за дополнительную плату ($650).

Увы, «логаны» пока собирают лишь в одном кузове – седан. Планируют делать также универсалы, но сроки пока неизвестны. Выпускаемые в других странах дизельные версии (1,5 л, 65 л.с.)

С «ЛОГАНОМ» ПО ЖИЗНИ

Заводская гарантия – 2 года без ограничения пробега. ТО-1 (15 тыс. км) с расходными материалами и оригинальными запчастями в столице и некоторых крупных городах (С.-Петербург, Екатеринбург, Самара и т.д.) стоит 2700 рублей ($99); в остальных регионах – 2450 ($89). ТО-2 (30 тыс. км) – 3500 ($129) и 3250 ($119). ТО-3 (45 тыс. км) – 2450 ($89) и 2150 ($79). ТО-4 (60 тыс. км) – 7550–10 800 ($278–398) и 7000–10 250 ($258–378). ТО-5 (75 тыс. км) – 2450 ($89) и 2150 ($79).

Недорогой пластик, незамысловатый дизайн, скромная обстановка – «Логан» не претендует на престижность. Однако салон аккуратен, панели ровные, двери не «громкие» и не тугие, стекла поднимаются без труда.

в России пока продавать не хотят. А жаль! Скорее всего, это был бы самый доступный дизель на нашем рынке. Хотя планы могут измениться…

МЯСО ПО-ФРАНЦУЗСКИ

Спорная внешность не позволяет назвать «Логан» привлекательным, хотя о вкусах, как известно, не спорят. Все-таки к выбору автомобиля за эти деньги надо подходить скорее с практической точки зрения, оставляя сердечные пристрастия подальше. А практичности «французу» не занимать. Ее залог – добротная сборка: зазоры равномерные, панели подогнаны точно, нет недокрученных гаек или саморезов, гремящих обивок, да и капелек технических жидкостей под капотом и тем более под машиной не видно. Очевидно, у французского концерна свое представление о дешевом автомобиле: лучше опускать стекла вручную или закрывать дверь за углубление в обивке, но не экономить на качестве и надежности. Хороший урок российским автогигантам.

В гостеприимные проемы дверей можно входить и выходить совершенно свободно, правда, при этом частенько вытираешь брюками широкие пороги. Высокий, просторный салон, сиденья с длинной продольной регулировкой (в комплектации «Привилеж» варьируется также высота) – за рулем комфортно усядется и рослый, и тучный человек. Водительское кресло простенькое, но вполне удобное, как, впрочем, и посадка в целом. Жаль, что замечательный по современным меркам обзор портят маленькие зеркала с обширными слепыми зонами. Втроем сзади… более чем просторно, на зависть конкурентам. И для поклажи отведено более 500 л (по данным производителя; по замерам ЗР полезный объем меньше – 392 л, его съедают петли крышки багажника). Пожурим «француза» за нескладывающееся заднее сиденье – както несовременно.

ОТ МОСКВЫ И ДО ОКРАИН

В чем еще проявляет себя недорогой автомобиль? Например, не идеальны шумо- и виброизоляция – двигатель и трансмиссия издают здоровый звук и небольшую дрожь, однако сильно не раздражают даже в дальних путешествиях. А люди, пересевшие на «Логан»

На заднем сиденье, где спокойно рассаживаются трое пассажиров, средний ремень поясной и только два подголовника. Да и те далеко не в любой комплектации – несолидно для «Рено», так гордящегося своими достижениями в области безопасности.





Приборный щиток также не выделяется оригинальностью. Цифры на тахометре и спидометре неважно читаются, как, впрочем, и жидкокристаллические шкалы указателей топлива и температуры двигателя.

с любой отечественной модели, возможно, их и вовсе не заметят. Мощности 1,4-литрового мотора в городе вполне



Самую дешевую комплектацию «Аутентик» опознаете по некрашеным бамперам. У остальных версий места, уязвимые при парковке, защищают черные накладки.

хватает, а вот на трассе хочется большего, особенно если «коробочка» полна народу и скарба. Приходится чаще щелкать передачами, пришпоривая железного скакуна на обгонах и подъемах. Конечно, можно накопить на машину с 1,6-литровым двигателем, но ощутимой прибавки в динамике вы не получите – выгадаете немного в разгоне до сотни да в максималке.

«Француз» российского происхождения прекрасно приспособился к нашим условиям. Энергоемкая длинноходная подвеска и большие колеса достойно сносят все превратности отечественных дорог, спокойно проглатывая кочки и ямки, плавно переплывая через железнодорожные пути, шутя справляясь с гребенкой и волнами на асфальте. Конечно, при такой плавности хода требовать еще и отточенной управляемости просто нескромно, но и подлостей от «Рено» на дороге ждать не приходится (подробнее – ЗР, 2006, № 5).

Кстати, «Логан» достойно выступит и на бездорожье. Залогом успеха послужат короткие свесы и дорожный просвет 150 мм, причем под защитой двигателя, которую устанавливают на заводе.

Общее правило для покупателей иномарок, продаваемых в России: если позволяют финансы, в первую очередь вложитесь в ABS. Тормозной путь со 100 км/ч на «логанах» без стрекочущей электроники составляет почти 52 метра (многовато!), а три заветные буквы сокращают это расстояние аж на два кузова (подробнее – ЗР, 2005, № 12).

«Логан» с равным основанием можно назвать как иномаркой, так и отечественным автомобилем. Он надежен как «Рено» (см. ЗР, 2006, № 4) и вполне приспособлен к нашим условиям. Конечно, автомобиль не безгрешен, но с его недостатками вполне можно мириться, тем более что многие из них тщательно скрывает заманчивая цена. □

Моторы 1,4 и 1,6 л – простые в обслуживании и неприхотливые в эксплуатации. Статистика подтверждает, что неисправность редакционного «Логана» – скорее случайность (ЗР, 2005, № 10).



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	RENAULT LOGAN 1,4	RENAULT LOGAN 1,6
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4250	
ширина	1742	
высота	1525	
база	2630	
колея спереди/ сзади	1466/1456	
Радиус поворота, м	5,3	
Снаряженная масса, кг	975	980
Полная масса , кг	1535	1535
Время разгона 0–100 км/ч, с	13	11,5
Макс. скорость, км/ч	162	175
Топливо	АИ-91–98	
запас топлива, л	50	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	5,5	5,7
городской цикл	9,2	10
смешанный цикл	6,8	7,2
Кузов		
Кол-во дверей/мест	4/5	
Объем багажника (VDA), л	510	
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Рабочий объем, см³	1390	1598
Степень сжатия	9,5	10,3
Мощность, кВт/ л.с.	55/75	64/87
при об/мин	5500	5500
Крутящий момент, Н·м	112	127
при об/мин	3000	3000
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное (некоторые с гидроусилителем)	
Тормоза:		
передние	дисковые	
задние	барабанные	
Размер шин	165/80R14, 185/65R15	

СТОИМОСТЬ РАБОТ В МОСКВЕ БЕЗ РАСХОДНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Работа	Стоимость, руб.
Замена масла и фильтра	400
Замена сцепления	5000
Замена передних тормозных колодок	800
Диагностика двигателя	400
Сход-развал	1250
Замена шаровой опоры (вместе с рычагом)	700
Замена ветрового стекла	4000*

Вместе с расходными материалами.

СРЕДНИЕ ПО МОСКВЕ ЦЕНЫ НА ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

Деталь	Стоимость, руб.
Стекло ветровое	8000
Фара	2300
Крыло переднее	1500
Тормозные колодки передние (комплект)	1600
Глушитель	6000
Бампер передний в сборе	6100
Фильтр топливный/масляный/ воздушный	350/170/ 360
Ремень ГРМ (вместе с роликами)	1700

НАСЛЕДИЕ ДЕДУШКИ ПРИУСА

Максим Сачков. Фото автора и «Лексус»



Все в мире развивается по спирали, однажды пройденное возрождается более совершенным на новом витке. Так подумалось мне за рулем гибридного «Лексуса-GS450h» неспроста – довольно долго я ездил на первом серийном гибриде «Тойота-Приус».

НА НОВОМ ВИТКЕ

Нажимаю кнопку, запускаю мотор. Вспыхнул электрохромной подсветкой приборный щиток, заработал кондиционер, но я не услышал ни стартера, ни звука двигателя. Вспоминаю «Приус» – после поворота ключа под капотом начинал урчать бензиновый агрегат. У нового GS компрессор кондиционера электрический (как и водяной насос), и пока в батареях достаточно энергии, ДВС не заработает. Правда, это в жаркую погоду, а зимой помощь бензинового мотора потребуется сразу после пуска, например, чтобы печка прогрела салон.

Бензиновый двигатель объемом 3,5 л в связке с электромотором делают гибридный 450-й самым сильным среди «лексусов-GS». Кстати, этот шестицилиндровый агрегат абсолютно новый и интересен хотя бы оригинальной системой питания D-4S. Топливо в каждый цилиндр впрыскивают две форсунки – одна в камеру сгорания, другая во впускной трубопровод. Например, на холостом ходу бензин подается только непосредственно в цилиндр под давлением до 130 бар. При холодном пуске работают обе форсунки – сначала топливо впрыскивается во впускной коллектор, а в конце такта сжатия еще одна порция поступает в камеру сгорания. На малых и средних нагрузках инжекторы срабатывают одновременно, ко-

«ЛЕКСУС-GS450h» – ПРЕСТИЖ И КОМФОРТ ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦА, НАГЛЯДНОЕ ПОСОБИЕ ДЛЯ ТЕХНАРЕЙ, ДОРОГОЙ ПОДАРОК ДЛЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ.



спрятан еще и дополнительный 12-вольтовый аккумулятор – именно его придется «прикуривать», если машина долго простоит без движения.

ВСПОМНИТЬ ВСЕ

Те самые, забытые ощущения – «Лексус» бесшумно выкатывается за ворота стоянки на одном электромоторе. Плавно начинаю разгоняться – где-то на 30 км/ч подключается бензиновый двигатель. Причем абсолютно незаметно для водителя и пассажиров: меняется только картинка на центральном дисплее.

Гибрид ускоряется – желтые стрелочки побежали от бензинового и электрического моторов к колесам. Торможу перед светофором – двигатель внутреннего сгорания глохнет, а электромотор преобразует механическую энергию от вращения колес в электрическую. Стрелочки становятся зелеными и направляются к батарее. «Приус» при этом забавно подвывал как троллейбус, у GS характерного звука в режиме рекуперации почти не слышно. Кстати, цепкие тормоза упрекнуть трудно, а вот информативность педали могла быть и получше. С непривычки поначалу энергично киваешь ветровому стеклу.

Выбрались на магистраль – педаль газа утоплена в пол, бензиновый двигатель на высоких оборотах заводит монотонную песню, и «Лексус» быстро набирает скорость. Плавно, абсолютно без рывков, будто автомобиль с вариатором. Только почему стрелка тахометра карабкается все дальше и дальше? А это и не тахометр вовсе, а ваттметр, измеряющий мощность электродвигателя. Скорость около сотни... Неболь-



Вместо тахометра – ваттметр. При торможении и движении накатом стрелка падает ниже нуля – электромотор закачивает энергию обратно в батарею.



Клавишами на центральной консоли выбирают режим гибридной трансмиссии и задают жесткость амортизаторов.

В салоне почти ничего не изменилось по сравнению с бензиновой версией. Строгие формы приборной панели, дорогие материалы, на прежних местах кнопочки и рычажки. Изменения лишь на приборном щитке и консоли.



гда поршень идет вниз. Для чего городили огород, нетрудно догадаться – конечно, ради экологии и экономии топлива.

Как и на «Приусе», силовые батареи гибридной установки расположены позади сидений, а значит, серьезно сокращают багажное отделение. Иного места, увы, не нашлось, зато удалось получить идеальную развесовку 50:50. В багажнике

шой рывок, похожий на переключение в гидромеханической коробке, и стрелка ваттметра падает – сработал двухступенчатый редуктор, новый элемент в гибридной трансмиссии «Лексуса».

Готов поверить в цифры из пресс-материалов: скоростной интервал от 80 до 120 км/ч седан покрывает примерно за 5 с. Еще одно достоинство «Лексуса-GS450h» – примерная тишина в салоне на постоянной скорости. Слух улавливает только аэродинамические шумы и легкий гул покрышек.

Непосвященному незачем знать, что под ним гибрид! Иными словами, автомобиль с двумя моторами должен делать все, что умеют обычные машины… желательно лучше них. Видимо, поэтому на новом «Лексусе» появился ручной режим переключения передач. Селектор ничем не отличается от бензиновых версий GS, да и виртуальных ступеней столько же. Гонять передачи вручную, пытаясь выиграть хотя бы доли секунды при наборе скорости, бессмысленно – гибрид шибко умный. А вот подоткнуть пониженную перед поворотом иногда полезно. Удивительно, но и здесь никаких рывков – плавное замедление, хотя и не столь интенсивное, как хотелось бы.

УДИВИТЕЛЬНОЕ РЯДОМ

«Лексусы-GS450h» уже поступили в продажу. За 78 500 долларов покупателю предложат интересный автомобиль с кучей разных опций. Большинство из них уже опробованы на бензиновых модификациях (ЗР, 2005, № 6) – парктро-



1. Генератор.
2. Блок распределения мощности с планетарной передачей.
3. Электромотор. 4. Двухступенчатый редуктор.

A. Бензиновый двигатель.
B. Блок управления мощностью.
C. Блок батарей.
D. Гибридная трансмиссия.

ГИБРИДЫ ИДУТ НАЗАД

«Лексус-GS450h» – первый серийный автомобиль с гибридным приводом на заднюю ось. Общая компоновка агрегатов схожа с бензиновыми версиями, только вместо коробки передач – гибридная трансмиссия (Lexus Hybrid Drive), которая, кстати, всего на 10 мм длиннее обычной шестиступенчатой коробки. В ней находится планетарная передача, согласующая работу основных узлов гибридной силовой установки: электромотор связан с коронной шестерней, ДВС – с водилом сателлитов, а генератор – с солнечной. Кстати, последний не только подзаряжает аккумуляторы, но и служит стартером для бензинового двигателя. При этом колеса тоже связаны с коронной шестерней – таким образом, обороты электромотора пропорциональны скорости вращения колес. Крутящий момент от двигателя внутреннего сгорания идет через сателлиты и их водило на коронную шестерню и далее на заднюю ось.

В гибридной трансмиссии появился новый элемент – двухступенчатый редуктор для оптимального использования крутящего момента в зависимости от скорости и режима движения.



Объем багажного отделения всего 280 л, более чем скромно для этого класса. Батарея аккумуляторов пресекла любые трансформации салона – спинка заднего сиденья не складывается.

Батареи не потеснили задних пассажиров – места в ногах и плечах, как и у бензиновых модификаций. Облюбовавших кожаный диван при аварии защищают не только надувные занавески, но и дополнительные боковые подушки.



В новом бензиновом V6 улучшить характеристики, снизить расход топлива и вредные выбросы помогает бесступенчатая регулировка фаз для впускных и выпускных клапанов (Dual VVT-i), специально адаптированная для работы с гибридной установкой.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
LEXUS GS450h

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4835
ширина	1820
высота	1430
база	2850
колея спереди	1540
сзади	1545
Снаряженная масса, кг	1865–1930
Полная масса, кг	2355
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,9
Макс. скорость, км/ч	250
Топливо	АИ-95 и выше
запас топлива, л	65
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	7,2
городской цикл	9,2
смешанный цикл	7,9
Гибридная силовая установка	
Общая мощность	254 кВт/345 л.с.

Двигатель: бензиновый, V6, 24 клапана, 3,5 л, 218 кВт/296 л.с. при 6400 об/мин, 368 Н·м при 4800 об/мин

Электродвигатель: синхронный, переменного тока 147 кВт, 275 Н·м, 650 В

Трансмиссия: заднеприводная, гибридная с возможностью ручного переключения

Ходовая часть: подвеска спереди – на двойных поперечных рычагах, сзади – многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем и изменяемым передаточным отношением; тормоза спереди и сзади – дисковые вентилируемые, шины 245/40R18

ник с камерой заднего вида, полный набор подушек безопасности, включая защиту коленей, видео- и аудиосистема «Марк Левинсон» (Mark Levinson) с объемным звуком, кожаный салон, рулевое управление с изменяемым передаточным отношением…

Не знаю, насколько человека, потратившего на автомобиль столь солидную сумму, будет волновать расход топлива. Хотя «Лексус-GS450h» силен в том числе экономичностью. Отмерив около 200 км по городским улочкам, пригородным шоссе и скоростным трассам, бортовой компьютер выдал расход около 11,5 л/100 км. Хороший показатель для машины такого класса и мощности, но далекий от полученных на беговых барабанах 8 л.

Производитель утверждает, что вся гибридная начинка проживет не меньше остальных узлов. На нее дают гарантию 5 лет и 100 тыс. км. Российские сервисмены готовы обслужить седан с двумя моторами – благо опыт общения с подобным чудо-автомобилем, вседорожником «Лексус-RX400h», уже имеется. Так что современных моделей с гибридными трансмиссиями не стоит бояться, как первых машин, которые везли к нам из Японии и Европы. Да и по ценам гибриды уже сравнимы с бензиновыми версиями – этот дороже GS300 в похожей комплектации, зато дешевле GS430.

Эволюция гибридов идет семимильными шагами. Новый «Лексус-GS450h» во многом похож на первый серийный гибрид, но при этом комфортнее, интереснее с точки зрения техники, экономичнее и почти безвреден для окружающей среды. В общем, дедушка может гордиться! □

ДИАЛОГ С ПРИЦЕПАМИ

Сергей Воскресенский, Сергей Клочков, Андрей Кочетов. Фото: Георгий Садков





Лето – время великих миграций. Сезон отпусков, дальних путешествий, дачных забот. Автомобили переполнены, а надо бы взять еще и еще – словом, без прицепа зачастую не обойтись.

Производители легковых прицепов, придерживаясь требований ГОСТов, стараются сделать «повозки» универсальными. Автомобилестроители подходят к ним более индивидуально, указывая допустимую полную массу буксируемых прицепов с тормозами и без – «персонально» для каждой модели. Ну а ПДД регламентируют вопросы безопасности автопоезда. На первый взгляд, четко и логично. Вот только в жизни многое делается по принципу «авось не развалится». Положа руку на сердце (а лучше бы на дышло) – вы ведь тоже грузите прицеп на глазок? И скорость не ограничиваете?

К чему приводят ошибки в загрузке и управлении автопоездом, мы намеревались изучить в этом тесте. Но задача неожиданно усложнилась! На ступинском предприятии «Трейлер» нам предложили два прицепа, различающихся конструкциями подвесок – рессорной и резино-жгутовой. Обе эти схемы достаточно широко используют многие производители прицепов. На Дмитровский полигон оба претендента отправились «бутербродиком», то есть погруженными друг на друга.

МЕЖДУ ЖЕЛАНИЯМИ И ВОЗМОЖНОСТЯМИ

Напомним: полная масса легкового одноосного прицепа без тормозов (самого доступного и потому наиболее популярного), как правило, не превышает 750 кг. Это значит, что его реальная грузоподъемность составляет 500–540 кг в зависимости от модели. Согласитесь, заманчиво, ведь при длине платформы 2–2,5 м данная конструкция позволяет решить большинство бытовых проблем. Конечно, есть варианты и «попроще», 150–350 кг, но на фоне предлагаемых 500 выглядят они бледновато. Возить, так уж возить. И ведь увлекшись, чуть было не повезли! Но кто-то вовремя догадался заглянуть в инструкцию по эксплуатации нашего тягача – «Лады-Калина». Рекомендации АВТОВАЗа оказались куда более отрезвляющими – 490 кг вместе с прицепом, и не более.

Пришлось уменьшить аппетиты и балласт – мешки с песком, приготовленные заранее. Вот и первый вывод: стоит сначала изучить возможности тягача и только потом прицениваться к довеску!

С нагрузками разобрались, осталось правильно распределить балласт на платформах. Ведь суть предполагаемого эксперимента – сравнить надежность управления автопоездом и его тормозные качества в зависимости от расположения груза,

По дышлу прицепа можно косвенно контролировать правильность загрузки: варианты «норма», «все назад» и «все вперед».



Конструктивная новинка – однолистовая рессора – создает отличный комфорт благодаря большому (120 мм) ходу подвески.

Компактная и технологичная резино-жгутовая подвеска «пришла» на прицепы из Европы. Дороги там в порядке, поэтому и ход у нее невелик – 40–45 мм.

ДЛЯ ЛЕГКОГО АВТОПОЕЗДА ОСОБЫЕ ПРАВА НЕ НУЖНЫ, НО ОСОБАЯ ВНИМАТЕЛЬНОСТЬ, АККУРАТНОСТЬ И ОПРЕДЕЛЕННЫЙ НАВЫК СТРОГО ОБЯЗАТЕЛЬНЫ!

увязав это с конструкциями подвесок. Согласно одному из требований ОСТа «Прицепы к легковым автомобилям», вертикальная статическая нагрузка в центре шарового шарнира при полной массе не должна быть менее 240 Н (25 кгс) и более 980 Н (100 кгс). Диапазон достаточно широк, хотя непонятно, как мерить, когда под рукой нет специальных весов или динамометра. Естественно, ошибки не исключены. Поэтому остановились на трех вариантах загрузки каждого из прицепов: «норма» – 50 кгс на шаровой шарнир, «все вперед» – 110 кгс и «все назад» – 5 кгс на сцепное устройство соответственно. «Калина», само собой, тоже принимает порцию балласта, так сказать, «до полного». Можно начинать.

НА ГРАНИ ЮЗА

Тяжелый, с надрывом разгон, стабилизация скорости, а затем, вслед за движением тормозной педали, – мощный клевок вперед, сопровождающийся прямо-таки физическим ощущением возросшей массы автомобиля. В салоне запах перегретых тормозов, подгорающей резины, на табло прибора – результат.

После консультаций с ПДД в качестве зачетных выбраны скорости начала торможения 80 и 100 км/ч. С небольшим запасом (как в реальной жизни) они охватывают разрешенный Правилами для автопоездов диапазон – 70 км/ч на обычных дорогах, 90 км/ч – на магистрали. К тому же именно с 80 и 100 км/ч мы обычно тормозим в своих стандартных тестах – есть точка отсчета.

В принципе уже понятно, что «Калина» одинаково замедляется с любым из прицепов, не преподнося никаких сюрпризов. Более того, против ожиданий даже перераспределение балласта не сказывается на длине тормозного пути. Меняются лишь нюансы начальных реакций тягача на нажатие педали. Самый стабильный результат автомобиль демонстрирует в варианте «все назад», позволяя наиболее точно дозировать усилие на педали. В остальных случаях приходится немного дольше приспосабливаться к реакциям машины. Чуть передавил, и передние колеса тут же блокируются со всеми вытекающими последствиями. Надо отдать должное, поведение автопоезда даже при ошибках стабильное, не требующее каких-либо коррекций. Так что единственный, но очень весомый минус – заметное увеличение тормозного пути автопоезда с прицепом на фоне одиночного автомобиля (см. диаграммы).

БЕЗ РЕЗКИХ ДВИЖЕНИЙ

«Переставка» – следующее испытание наших подопечных. Будучи послушными «ведомыми» в обычных условиях, оба прицепа негативно реагируют



Прицеп с рессорной подвеской на «переставке» не прощает резких движений: скорость всего-то «чуть за семьдесят». При этом тягач абсолютно стабилен в коридоре, размеченном конусами.



на резкие движения рулевым колесом. Кажется, тягач незыблемо держится за дорогу, ему до предела еще далеко, а прицеп начинает выписывать такие пируэты, только диву даешься. Но именно на «переставке» у нас появляется лидер. Оказывается, резино-жгутовая подвеска куда терпимее к подобным маневрам. С ней заметно легче управлять автопоездом в критических ситуациях, а прицеп менее склонен к резкому срыву и колебаниям. Конечно, на предельной скорости и его разматывает, но выигрыш у собрата трех с лишним километров скорости – весомое преимущество.

С рессорной подвеской приходится осторожничать. Неточное движение рулем, и уже на 70 км/ч сзади завизжала скользящая резина, а прицеп норовит вылететь за пределы размеченного коридора.

Перераспределение нагрузки тоже вносит коррективы в поведение автопоезда, причем наши подопечные реагируют на это по-разному. В варианте «все вперед» поведение прицепа с рессорной подвеской становится даже стабильнее, заметно снижается склонность к заносу. Сместишь балласт назад – вновь ранний и резкий срыв оси и склонность к колебаниям.

Резино-жгутовая конструкция тоже наиболее неустойчива в варианте «все назад». На скорости, близкой к предельной, прицеп долго не может угомониться, болтаясь

ПАМЯТКА ВОДИТЕЛЮ

Тормозной путь автомобиля с прицепом увеличивается на 30–40% в диапазоне скоростей от 80 до 100 км/ч.

От правильности расположения груза на платформе в первую очередь зависят управляемость и устойчивость прицепа, особенно в аварийных ситуациях. Самый опасный вариант – перегруз задней части «ведомого», когда нагрузка на сцепное устройство минимальна.

Резкие маневры автопоезду противопоказаны. С прицепом скорость выполнения «переставки» снижается на 10–15 км/ч; соблюдайте предписанные правилами режимы!

Выбор типа подвески прицепа напрямую зависит от условий его эксплуатации. В нашем случае более длинноходная рессорная оказалась явно комфортнее, причем не только для перевозимого груза, но и с точки зрения пассажиров автомобиля-тягача. Преимущество резино-жгутовой конструкции – простота и лучшая управляемость, однако для плохих дорог подвеска должным образом не приспособлена.



Наглядно демонстрируем разницу в плавности хода. Скорость одинакова, но рессорный (с тентом) прицеп катится по земле, а его коллега уже парит в воздухе.



РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Тормозной путь, м (при скорости 80 км/ч)*



Тормозной путь, м (при скорости 100 км/ч)*



* Тип подвески прицепа и варианты распределения нагрузки на тормозной путь автопоезда не влияют

Плавность хода, баллы



Предельная скорость маневра «перестановка», км/ч



Варианты распределения нагрузки





СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Пользуетесь ли вы прицепом к легковому автомобилю?



- 4% *регулярно*
- 15% *редко*
- 81% *никогда*

из стороны в сторону. Увеличение нагрузки на сцепку несколько улучшает ситуацию, но в скольжение «ведомый» все равно срывается раньше.

КОМФОРТА РАДИ

При оценке плавности хода лидер меняется: на этот раз рессорный прицеп вне конкуренции. «Ведущий» и «ведомый» настолько слитны в преодолении большинства неровностей, что вы просто забываете про «хвост». Он напоминает о себе характерными подергиваниями лишь в случае перегрузки сцепного устройства («все вперед»).

Ситуация меняется, стоит зацепить резино-жгутовую конструкцию. Даже на относительно ровной дороге толчки и подергивания сразу становятся назойливыми. Стоит попасть на серьезные колдобины – мешки с песком подпрыгивают, пыль столбом, а колеса «ведомого» так и норовят взлететь над дорогой. Естественно, смещение балласта вперед только ухудшает ситуацию, в очередной раз заставляя призадуматься, какому варианту отдать предпочтение. ◻

Прицепы предоставлены ООО «ТРЕЙЛЕР», Ступино.

БОЛЬШОМУ КОРАБЛЮ...

Владимир Арбузов

«ВОЛГА» ГАЗ-31105
- Изготовитель: .... **ОАО «ГАЗ»**
- Год выпуска: **2005**
- В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: .... **с марта 2005**
- Пробег на момент отчета: .... **32 тыс. км**
- Предыдущие публикации в журнале: .... **2005, № 7, 10; 2006, № 3**

Об этой машине мы рассказывали уже не раз, но то были разрозненные впечатления, а теперь, после первой зимы и завершения годового цикла, их наконец можно объединить и подвести промежуточный итог.

Последние изменения в Правилах заставили вспомнить о ремнях безопасности. Пассажиров заднего сиденья завод ими не обеспечивает. Правда, при этом утверждает, что места крепления ремней предусмотрены – якобы их можно нащупать под обшивкой задних стоек, а под спинкой сиденья даже увидеть воочию. Щупали, искали – не нашли! Только как объяснить это при случае инспектору ГАИ?

Ну да ладно, традиция пристегиваться, особенно на заднем сиденье, видимо, еще не скоро приживется в России. Но передние-то должны быть! Они и были, но вскоре перестали защелкиваться, а потом и вовсе заклинили в катушках. Взамен поставили эстонские «Норма» – работают как часы.

Развалились механизмы наклона спинок передних сидений. Разобрали, удалили облой, собрали как следует – работают!

Крупному водителю за рулем «Волги» тесно. Педали, как ни

ОСОБЫЕ ПРИМЕТЫ



Рабочий цилиндр сцепления всего за год выработал свой ресурс. Зеркало со стороны штока изъедено ржавчиной, которая рвет манжету.

402-й диск сцепления (на фото он верхний) с 406-м мотором долго не живет – площадь трения его намного меньше, чем у штатного (внизу).





Штатный бачок омывателя на слабеньком кронштейне постоянно протирается о кронштейн. Наш вариант, комплект от «Жигулей», оказался надежнее.



Система выпуска после года эксплуатации заметно поржавела и вряд ли переживет следующую зиму. Новый комплект обойдется не меньше чем в 1000 рублей.



Хром на декоративных накладках (стойки стекол дверей, бампер) вздулся и понемногу шелушится. Уж лучше бы эти детали были окрашены.



Просевшие рессоры задней подвески компенсировали автобусным пневмобаллоном (см. материал в рубрике «Доводим»). Теперь грузоподъемность автомобиля ограничена лишь прочностью балки моста.

двигай сиденье, остаются слишком близко, коленям мешает огромный кожух рулевой колонки с замком зажигания сбоку. Развернув передний кронштейн, отодвинули сиденье, перенесли замок на панель приборов и обрезали кожух – теперь за рулем стало по-настоящему удобно (см. ЗР, 2006, № 6).

Двигатель. Расход масла делят естественный угар и столь же естественные блуждающие течи. Заменили медное кольцо под клапаном масляного радиатора – в этом месте стало сухо, зато потекло из-под передней крышки картера.

Как ни подтягивай хомуты, из-под корявых патрубков системы охлаждения сочится «Тосол». Доживает последние дни выпускной тракт – проржавел и вот-вот прохудится. Подтекал патрубок бензобака – подтянули хомут, перестал. Как-то сорвался шланг с топливного фильтра, двигатель залило бензином. Пожара не случилось, но от греха подальше хотим перенести фильтр в более безопасное место.

Производитель, поначалу объявивший о скором прекращении выпуска «Волги», дал задний ход – машину будут выпускать еще долго и даже присмотрели для нее двигатель «Крайслер». Будто «волговский» мотор – единственное слабое место! Тогда уж и ходовую часть, и коробку надо подыскивать, иначе пострадает «равнонадежность» конструкции. Передние амортизаторы на нашей машине уже потекли, задние пока держатся. Возможно, скоро заменим и рессоры – они заметно просели. Накладки ведомого диска сцепления стерлись до заклепок. Неудивительно – он на нашей «Волге» от 402-го мотора, то есть меньшего диаметра. На заводе комплектуют тем, что под рукой, или это малоизвестная опция?

Прогрессирует износ коробки. Задняя передача включается через раз, а вылетает и того чаще. Уже изношены зубья на муфте и шестерне, а сухари сидят в муфтах с зазором около двух (!) миллиметров. Причем зазор был

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ГАЗ-31105 (24 500–32 000 км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Моторное масло	380
Фильтр масляный	100
Бачок омывателя	150
Диск сцепления	510
Цилиндр сцепления рабочий	330
Трансмиссионное масло	220
Бензин АИ-92, л	983
При среднем расходе 13,1 л/100 км	16 506
Цена 1 л	16,8
ИТОГО	**18 196**
Стоимость 1 км пробега	**2,43**

таким изначально – проверено на новых деталях в магазине запчастей. Другой причины недовключения передачи найти не удалось, поэтому попробуем сделать новые сухари, потолще. Вместе с тем слитое масло имело ярко выраженную окраску металлик.

Вой редуктора заднего моста будто бы стабилизировался и остается на «зимнем» уровне, поэтому с ремонтом этого агрегата пока повременим.

Хром накладок бамперов и стоек заднего стекла сдался после первой же зимы. Когда-то декоративное покрытие превратилось в цветущие ржавыми пауками железяки. Возможно, виной всему дожди и снег, но в руководстве по эксплуатации никаких ограничений на их счет не прописано. Попробуем выяснить, гарантийный ли это случай, но что-то подсказывает – хлопоты будут напрасны.

Неистребим едкий пластмассовый запах в салоне, особенно в жаркую погоду или при включенном отопителе. И хотя изготовитель уверяет, что этого не может быть, что все испарения и миазмы от пластика в пределах нормы – нос не хочет в это верить и воротится в сторону открытого окна. Глаза – те верят, но слезятся. Видать, нормы не те. Были, конечно, и другие неисправности – горели предохранители, перестали запираться правая задняя дверь и багажник – причина в безобразном изготовлении замков и такой же сборке, но все это мелочи. Большой «барже» – большие неприятности, а с малыми мы пока справляемся. □

СТАРЫЙ ДРУГ

Владимир Арбузов



ВАЗ-21104

- Изготовитель: ОАО «АВТОВАЗ»
- Год выпуска: 2004
- В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с декабря 2004
- Пробег на момент отчета: 43 тыс. км
- Предыдущие публикации в журнале: 2005, № 4,10; 2006, № 3

Стоит несколько дней поездить на современной иномарке, как садишься в свою «десятку» и понимаешь, насколько отстала она от жизни. И шума в салоне не в пример больше, и руль при парковке не свернешь, и тормоза туже, и сидеть неудобно. Одним словом – наша!

Но пройдет несколько дней, и представьте, на все эти неудобства перестаешь обращать внимание. Великолепная динамика, хорошая (уж не знаю, откуда идут слухи о чрезмерно размазанной и чуть ли не резиновой) управляемость, вполне приемлемый комфорт, экономичность. А ухо очень скоро настраивается так, что и шум в салоне особенно не досаждает.

Если коротко и тоже одним словом – вполне! Впрочем, когда снова садишься в иномарку, последовательность впечатлений повторяется. Что ж, по Сеньке шапка. Лишь бы уши не отморозить, то есть применительно к «десятке» – лишь бы не ломалась да ценой не отпугивала. Но цена – отдельный разговор и к теме технической эксплуатации не относится.

Итак, у нас «десятка» и сейчас дела нет до достоинств и недостатков других машин. Наша же донашивает второй бачок омывателя стекла. Первый протерся на углу, у второго отвалился прилив-заклепка. Ввернули болтик на двух прокладках – держит. Заменили два насоса омывателя: один потек наружу, другой – качал на себя.

После северной экспедиции (ЗР, 2006, № 3) вынули из корпуса термостат, очистили от отложений, вскипятили – работает! Однако вентилятор радиатора жужжит почти без пауз, а температура держится в самом верху нормы. Есть подозрение, что виной тому радиатор. Уточним в ближайшее время.

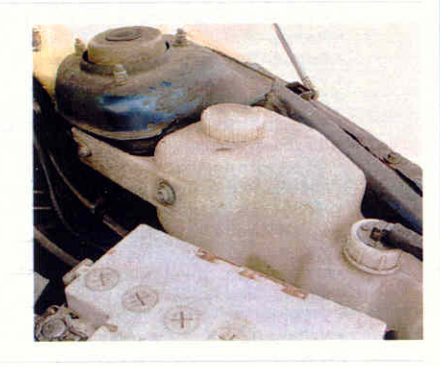
На холодном двигателе пропали холостые обороты – зарос копотью регулятор холостого хода. Заменили, а чтобы впредь избавиться от этого явления, собираемся учесть опыт бывалых – усовершенствовать вентиляцию картера, чтобы картерные газы меньше вредили нежному механизму.

Появился люфт в роликах ремня ГРМ – заменили оба, хотя пробег их не превысил и 10 тыс. км. Текут обе передние стойки, а левая к тому же стучит – снова предстоят расходы! Что ж, мудрецы проповедуют, что в любой неприятности можно найти положительные качества. Даже в этих поломках. Во-первых, случись они, скажем, на «Бентли», ремонт обошелся бы в целое состояние, а на «десятке» – относительно недорого, а во-вторых – вполне по силам починить самостоятельно. Вот эти-то обстоятельства, видимо, и позволяют «десятке» прочно держаться в своей рыночной нише. □

ОСОБЫЕ ПРИМЕТЫ



Судя по письмам читателей, регулятор холостого хода зарастает копотью на всех «десятках». Система вентиляции картера нуждается в доводке.



При покупке нового бачка обратите внимание на толщину стенок – литье бывает очень неравномерным.



Форсунки омывателя стекла, установленные по старинке – на капоте, работают гораздо эффективнее штатных, на «жабо».

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ВАЗ-21104 (35–43 тыс. км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Моторное масло	280
Фильтр масляный	100
Фильтр салона	100
Насос омывателя	2x100
Бачок омывателя	80
Ролики натяжителя	350
Регулятор холостого хода	600
Бензин 8,7 л/100 км	11 700
Цена 1 л	16,8
ИТОГО	**13 410**
Стоимость 1 км пробега	**1,67**



ФИЛЬТРОВАЛЬНЫЙ ЛОХОТРОН,
или о чем мы даже и не догадывались

Задумывались ли вы о том,что, используя воздушный фильтр, произведенный в Европе, вы не только лишаете защиты двигатель вашего автомобиля, но еще и переплачиваете за это? Как это так? - спросите вы. В доказательство этому есть один общеизвестный факт.

ЕВРОПЕЙСКИЕ СТАНДАРТЫ

Любой автовладелец, более или менее интересующийся тем, что за фильтр он ставит в свой автомобиль, знает - фильтровальная бумага всех европейских фильтров производится согласно европейским стандартам! Но что же это такое европейские стандарты? Все знают, что в Европе ко всему автотранспорту предъявляются требования EURO III и EURO IV. Эти требования содержат жесткие предписания, согласно которым выброс углекислого газа в атмосферу должен быть минимальный, дабы не нарушать экологический баланс. Из рекомендаций специалистов следует, что достигнуть соответствующих норм выброса углекислого газа возможно путем обеднения рабочей смеси в двигателе. Для этого требуется обеспечить подачу большего количества кислорода в камеру сгорания путем уменьшения разницы перепада давления на входе и выходе воздушного фильтра или, попросту говоря, нужно увеличить поры установленной в фильтре фильтровальной бумаги. По этим стандартам европейцы и стали производить фильтровальную бумагу. Казалось бы, что фильтрующий эффект от фильтра с такой бумагой нулевой, но это только в России, где запыленность дорог в 5 раз выше, чем в Европе, да и в целом условия эксплуатации транспортных средств там более мягкие.

На графике четко виден уровень пропуска пыли крупнопористой и микропористой фильтровальной бумагой

ОШИБКА ИСПЫТАНИЙ

А знаете ли вы, в чем методологическая ошибка большинства испытаний воздухоочистителей, утверждающих, что именно произведенные в Европе лучшие? Дело в том, что при их проведении фильтрующие элементы тестируемых воздухоочистителей испытываются до конечной потери их работоспособности, то есть до того момента, когда забьются поры фильтровальной бумаги. Европейским фильтрам, имеющим больший размер пор, на эту процедуру требуется больше времени, поэтому они всегда оказываются в более выигрышной ситуации. Затем пересчитывается время теста на количество пропуска пыли и получается некое среднее значение. Но вот вопрос: через сколько обычно меняется воздушный фильтр? В рекомендациях АВТОВАЗа, ГАЗа, а также других производителей автотранспорта, есть жесткие предписания. Так, например, воздухоочиститель на ВАЗ 2110 следует менять через 20 000 км, и именно это значение должно являться отправной точкой для любых испытаний, но никак не на максимальное время выхода из строя.



Мастер СТО по капитальному ремонту двигателей А.С. Кузнецов однозначно рекомендует ставить Невский фильтр

Почему же? Проблема здесь заключается в том, что наибольшее количество пыли фильтры пропускают в первом жизненном цикле, а не наоборот. Конечно, при наполнении частицами пор фильтровальной бумаги степень очистки только возрастает, но в определенный момент времени поры так забиваются, что препятствуют попаданию в двигатель не только загрязнений, но и воздуха. Результат этого - кислородное голодание двигателя и увеличение расхода топлива. Именно поэтому автопроизводителей беспокоит работа фильтра в период рекомендованного жизненного цикла и не более того. Согласитесь, никто не будет рисковать работоспособностью своего автомобиля, задерживая смену фильтров.

Европейские воздушные фильтры не рассчитаны на эксплуатацию в России. Факт доподлинно установлен!

Таким образом, испытывать фильтры необходимо исключительно в определенное заданное время, соизмеримое, например, с пробегом автомобиля в 20 000 км. (для воздухоочистителя на инжекторный ВАЗ). И именно так следует проводить замеры по грязеемкости и количеству пропуска загрязнений фильтрами, выявляя то самое среднее значение. Кстати, так поступают на всех ведущих заводах не только России, но и всего мира. Испытания же фильтров, которые больше обычного пропускают пыль наших российских дорог, не несут никакой практической ценности, а дают только ложные рекомендации на установку этих фильтров.

НА САМОМ ДЕЛЕ

В ситуации сильной запыленности российских дорог идеальными являются исключительно микропористые воздухоочистители с меньшей грязеемкостью и высокой степенью очистки. К примеру, все те же воздухоочистители для ВАЗа с инжекторным двигателем производства завода «Невский фильтр» можно ставить безбоязненно, ведь фильтровальная бумага, установленная в них, полностью соответствует условиям российских дорог. В этом мы убедились сами, проведя независимую экспертизу.

В магазинах Москвы, Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону, Уфы и Новосибирска мы купили пять воздушных фильтров НФ 409 EURO (панельный воздухоочиститель на инжекторный ВАЗ). Достав из фильтров интересующие нас элементы - фильтровальную бумагу, мы повезли их на испытание в Санкт-Петербург, в единственную в России и одну из немногих в мире комплексную лабораторию Научно-производственного предприятия «Фильтровальные материалы». Фильтровальную бумагу мы проверяли на пылеулавливающие свойства, сопротивление потоку воздуха и продолжительность работы в соответствии с нормами РД 37.001.622-95.

Согласно полученным результатам проверки фильтровальной бумаги из пяти НФ 409 EURO мы выяснили, что пылеулавливаемость составляет 99,6%, сопротивление потоку воздуха составляет 1,4 кПа, что обеспечивает оптимальный доступ кислорода на протяжении всего срока службы фильтра (20 000 км пробега). Средний размер пор бумаги составляет 62мкм, что говорит об оптимальной микропористости (в импортных фильтрах 75-85 мкм). По внешнему виду «Невские фильтры» ничем не уступают европейским.



Испытания фильтровальной бумаги в комплексной лаборатории НПП Фильтровальные материалы

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Вывод 1. В России особые климатические условия, значительная запыленность дорог по отношению к Европе, а следовательно, необходимо использовать микропористые воздухоочистители с гарантированным сроком эксплуатации до запланированной замены фильтра строго по предписанию автопроизводителей. Таким образом, вы значительно продлите жизнь своего автомобиля до капитального ремонта.

Вывод 2. Являются ли европейские фильтры низкими по качеству? Нет, не являются, просто они рассчитаны на другие условия эксплуатации на более длительный срок службы в более чистой среде.

Вывод 3. Большинство российских и зарубежных производителей даже не задумываются о реальном уроне, который они наносят российским автомобилям, предлагая на рынке воздушные фильтры, с крупнопористой бумагой.

Комментарии. Согласитесь, устанавливать одинаковые фильтры в Германии и в запыленных калмыцких степях абсолютно глупо, и мы должны быть разборчивы в этих вопросах. Между прочим, сами производители импортных автомобилей в России, такие как Ижевский автозавод в Удмуртии (KIA Spectra), завод FORD во Всеволожске, СП «GM-АвтоВАЗ», учитывая фактор запыленности в России, предъявляют отличные от европейских требования к поставляемым на их конвейеры воздухоочистителям.

Рекомендации. Специалисты, разбирающиеся в науке о фильтрации, рекомендуют ставить на автомобили фильтры, проверенные в реальных - в нашем случае российских - условиях эксплуатации.

Основываясь на этом, мы однозначно рекомендуем ставить воздухоочистители, произведенные на заводе «Невский фильтр». Только так вы гарантировано защитите от износа двигатель вашего автомобиля и избежите участия в большой авантюре.

Материал подготовлен немецким экспертом по фильтровальной бумаге Г. Шнайдером и главным технологом НПП «Фильтровальные материалы», кандидатом химических наук А.Л. Трухтенковой.

НЕЮБИЛЕЙНЫЕ ХЛОПОТЫ

Игорь Моржаретто



Сорок лет назад, 20 июля 1966 года, было подписано постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР № 558 «О строительстве завода по производству легковых автомобилей», положившее начало масштабным работам по выпуску массового, «народного» автомобиля. Нынешний год на АВТОВАЗе – это не только юбилей, а еще и время тревог, волнений и… надежд.

Последние годы огромный завод лихорадило, несколько раз останавливали главный конвейер; то и дело случались проблемы со сбытом, с поставкой комплектующих. В конце 2005 года на предприятие пришла новая команда управленцев, и за прошедшие месяцы здесь произошло немало перемен. А в конце мая на собрании акционеров руководители завода озвучили уже конкретные планы – как в ближайшие годы будет развиваться крупнейший отечественный автопроизводитель, какие новые модели предложит покупателям, какие примет меры, чтобы сохранить позиции на российском и мировом рынке.

Первые месяцы уже дают результаты. В январе–апреле 2006 года производство автомобилей увеличилось на 1,6% (по сравнению с тем же периодом прошлого года), продажи на внутреннем рынке выросли на 7,9%. За первый квартал чистая прибыль увеличилась на 83%. И еще: с начала года сумма потерь, недостач и хищений уменьшилась на 216 млн. рублей! Но это – только начало.

Совет директоров утвердил новый перспективный план развития производства на АВТОВАЗе. Он предусматривает постепенный уход с рынка автомобилей «классического» семейства, семейств «Лада-110» и «Лада-Самара», увеличение объемов производства «Лады-Калина» до 300 000 шт. в год, разработку и постановку на производство новых моделей классов В, С с 2009 года, а также автомобилей класса D и вседорожников с 2011 года. В целом суммарные объемы производства АВТОВАЗа к 2012 году могут достичь 1,3 миллиона автомобилей в год. Общий объем капитальных вложений на обновление модельного ряда и силовых агрегатов составит около 4,5 млрд. долларов. Сейчас в НТЦ уже активно работают над новым перспективным автомобилем класса С (читайте об этом в ЗР, 2006, № 5 – **И.М.**).

– В мае уже провели крэш-тест, который подтвердил наши расчеты и убедил, что движемся в правильном направлении, – рассказал генеральный директор АВТОВАЗа Игорь Есиповский. – Сейчас идет не только работа над новой платформой, но и формируется вся база комплектующих, которые на эту платформу «навесим». Процесс этот в нашей стране сложный, тяжелый, требующий детального изучения всех настоящих и перспективных партнеров с позиций качества, наличия современных технологий, а также возможности их работать стабильно в больших объемах.

Сегодня перед АВТОВАЗом немало нерешенных пока проблем; главная из них – нехватка современных двигателей.

– Из-за этого мы не можем полностью удовлетворить рыночный спрос на автомобили «Лада», – объясняет председатель совета директоров В.Артяков. – Но уже определились с концепцией развития силового агрегата. Необходима как модернизация действующего производства, так и строительство новых мощностей. Это позволит обеспечить современными силовыми агрегатами производство новых автомобилей класса С и увеличить выпуск нынешних серийных моделей. У нас есть собственные разработки двигателя и коробки передач, получено положительное заключение на них таких фирм, как AVL, Federal Mogul, Porsche. Ориентируемся на то, что эти агрегаты будут собственными, но доработку их до требуемого уровня станем осуществлять в кооперации с мировыми производителями.

Все это, конечно, заманчиво, вот только насколько все это может сказаться на конечной цене автомобилей? У АВТОВАЗа всегда была своя ниша – недорогие, не слишком надежные, зато простые машины, легко ремонтируемые в российской глубинке. За это покупатели были готовы простить даже какие-то огрехи в качестве. Интересно, останутся ли новые автомобили, которые разрабатывают на АВТОВАЗе, в привычной нише или на заводе в Тольятти теперь ориентируются уже совсем на иного владельца.

– Главная наша задача – как раз остаться в той же ценовой нише «до 10 тыс. долларов», – считает Владимир Артяков. – Хотя, конечно, мы будем выпускать и автомобили более продвинутые, заряженные, обладающие современными функциями, и они будут стоить гораздо дороже. Впрочем, и сегодня есть варианты автомобилей «десятого» семейства, спортивные версии, которые стоят 12–14 тыс. долл. И у них есть свой покупатель. Но мы говорим о базовой модели, рассчитанной на массового российского потребителя. То, что она будет отличаться от предыдущих качеством, в этом я уверен.

Словом, перспективы у крупнейшего автопроизводителя России хорошие. Осталась самая малость – подтвердить их делом... □



ЦЕНА ДЕШЕВЛЕ КАЧЕСТВА

Андрей Морозов

Говорят, статистика знает все, а значит, и цены. Только вот если анализировать сухие сводки Госкомстата с бензинового рынка, полную картину едва ли получишь. Официальная статистика не учитывает неформальных продавцов топлива. А у них, как выясняется, цены весьма отличны от среднероссийских.

Проведя блиц-опрос испытателей ЗР, бороздящих по долгу службы просторы России, удалось выяснить, что самая низкая из всех цена на 92-й бензин встречается на странных заправках по дороге из Тольятти в Самару. Литр топлива должен обойтись здесь водителю всего в… 12 рублей! При том, что средняя цена в Самарской области и так ниже общероссийской – примерно 16 рублей за литр того же 92-го…

Правда, тут без отступлений не обойтись. То, что бензин продают по 12 рублей, видели многие, но никто из опрошенных не рискнул плеснуть недорогую жидкость в бензобак. Высокие цены на топливо учат с опаской подходить к неожиданным подаркам на дорогах: правила «скупой платит дважды» никто не отменял.

Сколько же должен стоить литр настоящего, качественного бензина сегодня в России?

ПОЧЕМУ БЕНЗИН ТАК ДОРОГ

Покупая на заправке бензин, половину денег вы вносите в государственную казну. Налоговая составляющая цены нефтепродуктов в России (с учетом НДС) приближается к 50%. И это – нормальное соотношение: по словам исполнительного директора российского топливного союза Григория Сергиенко, в США налоги составляют 30–40% в цене бензина, в Европе – 70–80%. Вообще же цена бензина на АЗС имеет много составляющих: налог на добычу полезных ископаемых (НДПИ) – 17%, акцизы – 13, налог на прибыль – 7, затраты на добычу и приобретение нефти – 15, транспортировка – 3, коммерческие расходы – 10%. Кроме того, в цену бензина закладывают доходы сервисных и транспортных компаний, а также тарифы естественных монополий. Так что, по подсчетам специалистов, 92-й сегодня в России в розницу дешевле 15,5–16 рублей за литр не может стоить. В противном случае это или не совсем «правильное» топливо, или владелец АЗС работает себе в убыток. Такой вот альтруист…

Главная роль в формировании цен на бензин принадлежит государству, а основным инструментом является налоговое регулирование. Так, ставка налога на добычу полезных ископаемых изменяется в зависимости от мировых цен на нефть сорта «Юралс»; таким путем внутреннюю цену на ГСМ увязывают с мировыми ценами на нефть.

По мнению Г. Сергиенко, «налоговая система, которая привязана к мировым ценам на нефть, провоцирует повышение внутренних расценок вслед за мировыми». Как считают независимые эксперты, вопрос стоит так: готово ли государство поступиться частью своих нефтяных доходов, чтобы стабилизировать цену на бензин? Достаточно ограничить экспорт нефти, и сырья в стране останется больше, а значит, и бензин может подешеветь. Но в таком случае государство недополучит значительную часть средств в бюджет от непроданной нефти.

ПЛАТА ЗА СОВЕТСКИЕ ДОЛГИ

Автомобилисты в последние месяцы не могли не заметить, что цены на бензин, бешено скакавшие еще в прошлом году, стабилизировались. Успокоились и сами владельцы автомобилей. Одно дело, когда цена литра растет на рубль в неделю, другое – когда плавно поднимается на копейки.

Весной цены на бензин в РФ из месяца в месяц оставались практически стабильными, считает Федеральная служба госстатистики, а дизельное топливо даже подешевело на 1%. Без изменения они сохранялись в 33 субъектах, а повышение отмечалось в 30 субъектах РФ. Самым значительным оно было в Камчатской области – на 2,2%. Снижение цен на бензин наблюдалось в 25 субъектах, наибольшее – в Республике Алтай (на 5,7%).

Кроме налогового бремени, производители бензина в России тянут на себе и тяжелый воз технических проблем, доставшийся им вместе с нефтеперегонными заводами со времен Советского Союза. Устаревшее оборудование многих не позволяет быстро перейти на высокотехнологичное производство бензина из нефти. Достаточно сказать, что на российских предприятиях из тонны сырой нефти производят около 160 литров бензина, тогда как в США – 450.

Лидеры нефтедобычи и нефтепереработки вынуждены сегодня за свой счет перевооружать свои предприятия современным оборудованием, и расходы эти ложатся не только на бюджет компании, но и, как принято говорить, на рядовых автовладельцев. Скажем, капитальные вложения «ЛУКОЙЛа» в реконструкцию производства бензина составили в 2005 году 7,5 млрд. руб. (примерно 250 млн. долларов), а в 2006-м на эти цели планируется направить уже 11,4 млрд. руб. (около 380 млн. долл.). В результате повышается выработка топлива, а на заправках московского региона появился новый, экологически менее вредный бензин марки ЭКТО.

– Цена литра бензина ЭКТО с улучшенными эксплуатационными и экологическими характеристиками в зависимости от октанового числа и типа присадки ориентировочно будет на 50 копеек – 1 рубль выше цен на наше же моторное топливо стандарта Евро III, – говорит вице-президент «ЛУКОЙЛа» Вадим Воробьев.

Разница не слишком заметна (3–5%), но современный уровень топлива позволит, по заверениям производителей, значительно увеличить ресурс любого двигателя. Впрочем, для тех, кто может себе позволить заправляться так называемым 92-м по 12 рублей за литр на трассе Тольятти – Самара, наверное, это не важно.

КИТАЙСКИЙ ДЕСАНТ

Игорь Моржаретто, Максим Приходько

Российский рынок за последние несколько лет стал одним из самых притягательных для иностранных автопроизводителей. За прошедшие полгода сразу несколько зарубежных компаний объявили о начале строительства заводов в нашей стране: растущий рынок плюс дешевая рабочая сила – можно развернуться.

Постановление правительства РФ № 166 предоставляет для этого неплохие условия, к тому же губернаторы наперебой предлагают местные льготы – только бы привлечь богатых инвесторов. Речь идет о немалых вложениях: «Форд» и «Рено» инвестировали уже в свои заводы свыше 200 млн. долл. каждый!

Вслед за европейцами в Россию двинулись и китайские производители. Но если «западники» долго думают, прежде чем решиться на серьезный проект, восточные соседи сразу бросаются в бой. В конце прошлого и в первой половине нынешнего года уже объявлено, что в РФ создается как минимум шесть сборочных предприятий! А это значит: и так невысокая цена на «китайцев» может опуститься еще ниже…

И СНОВА «АВТОТОР»

Самый крупный из проектов сейчас – безусловно тот, что реализуется на калининградском заводе компании «Автотор». Справедливости ради отметим: здесь благодаря льготам для особой экономической зоны любой проект превращается в «живые» автомобили куда быстрее, чем в другом регионе страны. На очереди «Чери».

– Китайский автопром сейчас наиболее перспективный из действующих бизнес-игроков, – считает генеральный директор «Автотор Груп» Валерий Горбунов. – О нем много слухов, часть из них вымысел, а часть – правда, но то, что он сделал огромный шаг вперед – отрицать невозможно. В Китае действуют сотни автомобильных заводов разной величины, разного качества, но среди них есть действительно современные, созданные в сотрудничестве с мировыми брендами. С этими игроками, которые через несколько лет станут еще сильнее и наверняка займут важное место на мировой арене, мы наладили сотрудничество. Результат – появление на «Автоторе» новых подразделений по производству легковых и коммерческих автомобилей, мототехники и электроники.

В сегменте легковых автомобилей партнерами калининградцев стала компания Chery Motors. В апреле-мае в режиме опытно-промышленного производства под руководством китайских инженеров была собрана первая партия из ста автомобилей «Амулет» и «Тигго». Параллельно шло обучение персонала. Начиная с июня ежемесячный план по сборке – 1700 машин двух моделей (к концу года появится и третья). У «Автотора» есть преимущественное право выбора новых моделей «Чери». Если решают, что какая-то перспективна на нашем рынке, могут браться за ее сборку. Если нет, китайцы вправе предлагать ее другим.

Еще более примечательно, что сейчас рассматривается возможность строительства в Калининградской области полноценного завода Chery Motors с долевым участием «Автотора»; суммарные инвестиции могут достигнуть 200 млн. долл. Не исключено, что контракт будет подписан уже летом этого года.

А весной на «Автоторе» была еще собрана пробная партия (380 штук) легких грузовиков «Юэдзин» (грузоподъемность – 1 и 2 т). Решение о дальнейшем развитии проекта примут по результатам ее продажи. Остается добавить, что недавно закончились переговоры с компанией Kinlon Motors – крупнейшим в Китае производителем мототехники, и в Калининград уже поступила первая партия агрегатов для опытно-промышленной сборки.

– Сейчас предстоит оценить перспективы нового для нас рынка китайских машин, – заключает В. Горбунов. – По нашим прогнозам, он очень далек от насыщения. В лидерах окажется тот, кто предложит не только конкурентоспособные модели по привлекательной цене, но еще и качественное послепродажное обслуживание. Созданием современной дилерско-сервисной сети мы сейчас и занимаемся.

Новосибирский концерн «ТрансСервис» договорился о сборке автомобилей Chery раньше, чем калининградцы, но пока что успехами похвастать не может. Причина в том, что подписание соглашения с Минпромэнерго по промсборке затянулось и завезенное в город оборудование для новосибирского завода хранится пока на таможенном складе. Чтобы не терять время, на главном сервисном центре компании уже несколько месяцев собирают две модели – «Амулет» и «Тигго»; к началу июня выпущено около 200 машин. Это, конечно, куда меньше, чем планировали, но при этом персонал под руководством китайских инженеров уже прошел полноценный курс обучения. За это время сумели получить и все сертификаты, а также внести в конструкцию автомобилей ряд улучшений. Директор завода Александр Бойко рассчитывает собрать как минимум 2–3 тысячи

В Новосибирске идет сборка «амулетов».



машин в этом году, если соглашение подпишут в ближайшие месяц-два.

ВЕЛИКАЯ СТЕНА – ОТ МОСКВЫ ДО ВОЛГИ

Объявила о планах строительства автомобильного завода в России и другая известная компания – Great Wall. Ее представители для этого знакомились с перспективными площадками от Москвы до Иркутска и в конце концов подписали соглашение с правительством Татарстана. Завод мощностью 45 тыс. машин в год построят в свободной экономической зоне «Елабуга»; инвестиции – более 100 млн. долл. Пока до открытия китайского завода еще далеко (запланировано на середину 2007 года), и «Великая стена» доверила сборку вседорожников моделей Hover и SUV G5 своему дистрибьютору – компании ИРИТО. Сборку начали, как сообщил руководитель отдела общественных связей Андрей Матвеев, в цехах электроизоляторного завода в подмосковной Гжели. Экономия на таможенных пошлинах (импортная на новый легковой автомобиль составляет 25%, а на машинокомплект – 15%) позволила ИРИТО уже снизить цену: с 1 апреля полноприводная модель SUV G5 стоит 17 950 долл. (вместо 22 990 долл.), полноприводный Hover – 22 450 долл. (вместо 26 950 долл.). До конца года рассчитывают собрать тысячу автомобилей, а в будущем – локализовать производство, увеличить объемы и основательнее снизить цену.

В заключение назовем еще два сборочных проекта. На автомобильном заводе компании «Дервейс» в Черкесске небольшими партиями собирают четыре модели китайских вседорожников: «Шаттл», «Аврора», «Ленд Краун» и «Саладин». Все это – клоны японских «джипов» «Ниссан» и «Тойота» 10–20-летней давности. Об объемах производства не сообщается. Ничего не известно и о судьбе проекта по сборке китайских пикапов на бийском автозаводе «Алтай» (бывший котельный). Здесь в прошлом году начали выпускать Tianye Admiral; точно о количестве собранных машин сведений нет. По некоторым данным, «Адмирал» в Бийске больше не выпускают, но планируют открыть этим летом сборочное производство вседорожника Landmark. До конца года вроде бы намечено собрать 1500 машин.

Таковы пока действующие проекты, о которых мы знаем. Все вместе, при благоприятном стечении обстоятельств, они уже в этом году дадут около 20 тыс. автомобилей! Известно еще, что крупнейший китайский автопроизводитель – FAW ищет площадку в России для организации производства 30–50 тысяч легковых автомобилей класса B.

…У китайских автомобилей в России есть и сторонники, и противники. Первые хвалят их за неплохое (по сравнению с российским) качество при низкой цене, наличие современных опций; вторые ругают за невысокое (по сравнению с настоящими иномарками) качество, несовременный дизайн и т.д. В любом случае еще не очень понятно, как поведут себя эти автомобили хотя бы через пару лет эксплуатации в наших условиях, да и сервисную сеть по всем правилам пока строят лишь две-три марки. Одно только ясно: китайские производители пришли на наш рынок.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Стоит ли покупать китайский автомобиль?



НА БЕРЕГАХ НЕВЫ...

Игорь Моржаретто

В майском номере читатели могли ознакомиться с общим состоянием автопарка России на 1 января 2006 года, а попутно и с очередными замечаниями редакции по поводу изъянов в предоставляемых для этого из ДОБДД МВД РФ статистических данных.

С этого номера мы начинаем публикацию материалов, представляющих парк отдельных регионов страны, наиболее показательных с нашей точки зрения. Полностью же все результаты нашей работы, касающейся статистики автопарка, будут опубликованы в ежегодной книге «Россия за рулем-2006» (она выйдет в свет во второй половине года).

Начинаем же с Санкт-Петербурга. Выбор пал на него не только потому, что это второй по величине наш мегаполис. В последние годы экономика города развивается быстрыми темпами и как следствие – растет его автопарк.

ПРИМЕТЫ ВРЕМЕНИ

Первого января 2006 года на учете в городе состояло 1 054 211 легковых автомобилей. Те, кто внимательно ознакомился с упомянутым выше материалом о российском автопарке в № 5 журнала, могут упрекнуть нас в неточности (там указана другая цифра – 1 063 479). Тому есть объяснение. После дополнительного анализа нам пришлось отсеять 9 тыс. автомобилей, которые попали в статистику (грузовики, автобусы, спецавтомобили или вовсе загадочные транспортные средства; к какой категории, например, отнести единицу, обозначенную в паспорте как «Ниссан-Diesel»?).

За год, по нашим сведениям, парк вырос на 85 тыс., или почти на 9%. Очень даже неплохо – в среднем этот показатель по стране куда ниже (5,6%). По-прежнему в абсолютных лидерах Санкт-Петербурга (как, впрочем, почти по всей стране) – автомобили Волжского автозавода (43,4% парка), но обозначилась тенденция не в пользу АВТОВАЗа и всего «старого» отечественного автопрома. Его доля сокращается, причем довольно быстро, а весь прирост парка

ВОЗРАСТ АВТОМОБИЛЕЙ, СТОЯЩИХ НА УЧЕТЕ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ



ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ (НА 1 ЯНВАРЯ 2006 ГОДА)

Марка автомобиля	Кол-во, шт.
ВАЗ	457 649
ГАЗ	82 643
«Фольксваген»	59 239
«Москвич»	51 982
«Форд»	43 520
«Опель»	38 317
ЗАЗ	37 085
«Мерседес»	30 340
«Тойота»	29 587
«Ауди»	21 112
ИЖ	19 000
БМВ	18 867
«Мицубиси»	18 208
«Ниссан»	15 756
«Хёндэ»	13 052
УАЗ	12 371
«Вольво»	11 577
«Мазда»	9786
«Рено»	9218
«Дэу»	8877
«Хонда»	8101
«Пежо»	5678
«Шкода»	5349
ФИАТ	4227
КИА	4072
«Шевроле»	3756
«Субару»	3666
«Ситроен»	3581
«Сузуки»	3458
СААБ	3433
«Лексус»	2439
«Джип»	2051
«Ленд-Ровер»	1698
«Додж»	1506
РАФ	1435
«Крайслер»	1390
«Ровер»	1025
«Альфа-Ромео»	630
«Тальбо»	605
«Исудзу»	602
«Понтиак»	601
СЕАТ	600
«Вартбург»	466
«Авиа»	462
«Ягуар»	397
«Ныса»	385
«Плимут»	363
«Рейндж-Ровер»	356
«Дайхатсу»	310
«Саньён»	267
«Лянча»	257
«Линкольн»	245
«Кадиллак»	233
GMC	206
«Грейт Уолл»	199
«Инфинити»	190
«Порше»	187
«Меркьюри»	175
«Гео»	140
«Баркас»	137
«Мини»	128
«Акура»	111
ФСО	107
«Остин-Ровер»	106
«Донинвест»	99
«Бьюик»	88
«Трабант»	85
«Олдсмобил»	84
«Воксхолл»	71
«Дачия»	43
АРО	31
«Виллис»	24
«Протон»	24
«Игл»	22
«Азия»	21
«Вандерер»	20
«Смарт»	17
«Сатурн»	14
«Феррари»	13
«Астон-Мартин»	12
«Хаммер»	12
«Олтсит»	6
«Ламборгини»	4
«Роллс-Ройс»	3
«Лотос»	2
ИТОГО	1 054 211

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ ИНОМАРКИ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ



преимущественно за счет иномарок. В прошлом году число новых отечественных легковых машин выросло на 4,9%, а иномарок – сразу на 8,35%. Петербуржцы, похоже, особым патриотизмом не отличаются. Впрочем, не будем их винить, а лучше порадуемся за жителей города на Неве и прилегающей к нему области – здесь уже давно работает завод российский компании «Форд», строится «Тойота», а недавно заявил о своих планах еще и «Ниссан». Так что жителям второй столицы можно уже сейчас (а в ближайшем будущем еще больше) выбирать из того, что совсем от них близко.

В целом же автопарк города, расположенного, между прочим, совсем рядом с государственной границей, на 41% состоит из автомобилей зарубежных (в среднем по стране – 21,5%). Показатель в принципе достойный, только при этом не будем забывать, что большинство иномарок (74%) старше 7 лет и обновление идет пока не очень интенсивно. В абсолютных лидерах – германская компания «Фольксваген». Ее автомобили занимают 5,6% всего питерского автопарка. Если учитывать входящие в концерн и другие марки («Ауди» и «Шкода»), то доля группы еще выше – 8,1%. Далее в списке – еще три немецкие компании, и только на пятом месте общероссийский лидер среди иномарок – японская «Тойота». А вот «праворукие» здесь не в чести – их зарегистрировано всего 4,7 тыс., или 1% от общего количества иномарок (в среднем по стране – 27%). Сказывается близость к Европе.

ЛЮБИМЦЫ ПУБЛИКИ

Что до моделей, которые более всего уважают в городе, то это (как почти везде в России) разные «лады», в первую очередь – «классика» (23,9% от всех легковушек) и «восьмерки-девятки» (11,9%). Если перейти к иномаркам и пунктуально исходить из географического принципа, то на первом месте среди «иностранцев» окажется... «Запорожец» ЗАЗ-968 (25,9 тыс. штук). Сколько из них на ходу – неизвестно, но автомобильную статистику в городе они продолжают портить. Кстати, на почетном 19-м месте в том же списке еще более древний ЗАЗ-965 (4675 машин); тут «горбатый» обогнал такие популярные ныне модели, как «Хёндэ-Акцент» (32-е место) или «Тойота-Ленд-Крузер» (24-е место).

В Санкт-Петербурге исторически всегда ощущалось немецкое влияние, так что не стоит удивляться, что в десятке самых популярных иномарок здесь первые семь мест занимают «германцы» («Форд-Фокус» тоже детище европейского отделения компании). Первые два места традиционно за «Фольксвагеном» – «Пассатом» и «Гольфом». Если учесть, что на 16-м месте еще одна неустановленная модель «Фольксваген» (аж 4847 штук), то лидерство концерна из Вольфсбурга и вовсе подавляющее. «Японцам» достались скромные 8-е и 10-е места, первый из «корейцев» – «Дэу-Нексия» – занимает 14-е, а самый массовый европейский автомобиль негерманского происхождения в Питере – «Рено-Меган» – на 57-м месте среди других иномарок! Всего же в городе на учете автомобили 1130 моделей!

Любопытно, что в первой десятке наряду со старыми моделями, давно снятыми с производства (кроме «Опеля-Кадет», к их числу можно наверняка отнести большую часть «пассатов», «гольфов» и «вектр»), есть и массовые иномарки новой волны («Форд-Фокус», «Тойота-Королла», «Мицубиси-Лансер»), и представительские лимузины последних лет. Тот факт, что «Ауди-А8», БМВ 5-й серии и «Мерседес» Е-класса занимают соответственно 5-ю, 6-ю и 9-ю строчки рейтинга, говорит о многом. Город постепенно реально обретает статус второй столицы, и совсем не случайно здесь на учете 187 автомобилей «порше», 13 «феррари», 12 «астон-мартинов», 4 «ламборгини» и 3 «роллс-ройса». По штату положено... □

«ВОЛЬВО» ВЫБИРАЮТ УМОМ

В сегменте «премиум» на российском рынке разгораются нешуточные страсти. «Ауди», БМВ, «Мерседес», «Вольво» подходят к 10-тысячному рубежу продаж. Главный редактор Петр Меньших беседует с главой представительства «Вольво» в России г-ном Дейвидом ТОМАСОМ.



– В прошлом году рост российского рынка новых легковых автомобилей составил 11%. Компания «Вольво» от него отставала.

– Что касается 2005 года, то основной рост пришелся на последний квартал. Если сравнить его с аналогичным периодом 2004-го, рост составил более 50%. Активная маркетинговая политика, основы которой заложены в прошлом году, способствует расширению продаж в текущем. Мы повысили стандарты работы дилеров, пересмотрели цены на ключевые модели и выработали новую рыночную стратегию.

– Какое самое выгодное предложение делает сейчас «Вольво»?

– У нас есть хорошие предложения на модели в разных сегментах – например, S40 за $22 900. Это отличная цена для премиум-класса. S60 – очень сильный игрок на рынке. У нас вполне конкурентоспособные цены на обе машины с индексом XC70 и XC90. Седан S80 снимают с производства, но на прощание подготовили по нему несколько привлекательных предложений от $43 000. Машина из ограниченной серии Diamond Collection уже имеет автоматическую коробку передач, окраску металлик и ряд опций, оптимальных для наших клиентов.

– Когда мы увидим в продаже новую S80?

– В конце августа покажем ее на Московском международном салоне, и сразу после выставки автомобиль появится у большинства дилеров. Цена будет привлекательной как в сравнении с ценами конкурентов, так и по отношению к предшественнице.

– При появлении S40 на рынке ее цена, несмотря на все достоинства автомобиля, оказалась слишком высока. Не опасаетесь ли, что подобная участь постигнет новую S80?

– Нет. Думаю, вы знаете, что ситуация в компании с 2002 по 2005 год сложилась довольно непростая, то и дело менялись люди. В таких условиях проводить единую стратегию продаж и маркетинга было практически невозможно. Мы извлекли урок из опыта, связанного с S40. Представляя новую S80, конечно, привезем в Россию са-

Дейвид ТОМАС (David Thomas)

Родился в 1962 году в Великобритании, имеет степень бакалавра в бизнес-администрировании. Работал в британских отделениях «Мерседес-Бенц», «Фольксваген», БМВ. В «Вольво» с 1995 года, отвечал за развитие дилерской сети в Великобритании и Ирландии. С октября 2005 года – представитель «Вольво» в России.

мые дорогие комплектации – мощные и роскошные машины. А несколько позже, обратив внимание на автомобиль, предложим его варианты в разных ценовых категориях.

– Кто ваш основной конкурент?

– Полагаю, самый близкий к нам бренд – «Ауди». И по модельному ряду, и по тому, как эта марка позиционирует себя на рынке. Следом идут «Лексус», БМВ и «Мерседес». Если говорить о марках, стремящихся закрепиться в премиум-классе, это «Тойота» и «Ниссан». Здесь наша задача – не конкурировать впрямую, а заинтересовать покупателей машинами сопоставимых характеристик премиум-класса – такими, как S40 и S60.

– В чем, на ваш взгляд, привлекательность «Вольво»?

– Мы – шведская марка и таковой остаемся. Мы не можем себе позволить стать шведским БМВ или шведским «Мерседесом». Мы с гордостью храним верность марке, у которой есть свои традиции, свой стиль и дизайн. Я также считаю, что бренд отличается особенным «интеллектом». Отчасти поэтому «Вольво» не гонится за какими-то маркетинговыми ходами, характерными для бюджетных марок. Наш автомобиль выбирают умом, рационально приходя к той или иной модели. Вот почему нас вполне устраивает, что «Вольво» называют семейным брендом. Так и есть: мы делаем автомобили для современных семей, будучи привлекательны и для индивидуалов.

– Каким вы видите российского покупателя «Вольво»?

– Я думаю, он хорошо зарабатывает и разумно подходит к выбору машины. При этом ценит качество, экологичность и безопасность. Особенно с учетом высокой аварийности на российских дорогах.

– Какова самая низкая и самая высокая цена «Вольво» в России? Что если я бы задумал купить у вас самый дешевый автомобиль?

– В категории «премиум» неправомерно обсуждать дешевые машины. Самая доступная – S40 с двигателем 1,6. Самый дорогой – XC90 в комплектации «Экзекьютив» стоит приблизительно 90 тысяч долларов США.

– Расскажите немного о новинках компании.

– Уже в июле у дилеров появятся обновленные версии S60 и XC90. В сентябре – новый S80. А весной следующего года – новая модель «Вольво-С30» – трехдверный компактный хэтчбек.

Мы начнем продажу С30 весной 2007 года, выйдя в абсолютно новый для нас, но очень интересный сегмент. Здесь наши основные конкуренты – БМВ 1-й серии и «Мини-Купер».

По некоторым прогнозам спрос на небольшие дорогие автомобили должен возрасти вдвое.

– И что, цена нового С30 не опустится ниже, чем известных моделей?

– Нет, эта модель будет дешевле S40.

– А как развиваются сервисные центры и дилерская сеть?

– У нас очень амбициозные планы, особенно в регионах. В 2005 году у «Вольво» было 25 дилеров в России. Сегодня сеть насчитывает 31. До конца года их станет 35. А к концу 2007-го откроем еще 11 центров. Огромный потенциал заключен в регионах. Важно, чтобы дилерские центры полностью отвечали предъявляемым нами требованиям.

– Бывший глава «Вольво» г-н Олсен обещал, когда продажи достигнут 10 тысяч машин, задуматься над строительством завода. Допустим, в этом году мы прогнозируем «Вольво» 10 тысяч…

– Благодаря «Форду» здесь заложены хорошие основы для работы. В частности, создана богатая инфраструктура в Санкт-Петербурге. Поэтому, когда мы увидим реальную необходимость производить автомобили в России, в нашем распоряжении будут большие мощности и мы сможем ими грамотно распорядиться.

– Вы долго работали в Великобритании. В этой стране нет теперь ни одной национальной компании, однако автомобильная атмосфера там вполне здоровая. Может и для России стал бы оптимальным такой путь – поскорее избавиться от собственного малоэффективного производства и отдать предпочтение зарубежным машинам?

– Конечно, пора признать, что автоиндустрия стала интернациональной. Объем импорта автомобилей в Россию будет увеличиваться, вместе с тем расширится локализация производств. На фоне застоя российских производителей спрос на иномарки продолжит расти. Автомобильным компаниям, ориентированным на сбыт только на российском рынке, все сложнее конкурировать с международными брендами. Судя по тому, как быстро здесь сокращается доля отечественной продукции, очевидно, что долго так продолжаться не может. То есть Россия в этом смысле уже довольно близка к тому пути, которым пошла Великобритания. □

ОЧАРОВАННЫЕ СПАЙДЕРОМ

Юрген Вольф. Фото: «Ламборгини»





Поначалу думал – здесь, на элитном курорте в Майами, «Ламборгини» не будет бросаться в глаза. Но как раз по дороге вдоль побережья я проехал в открытом «Галлардо» будто сквозь строй шпицрутенов. К счастью, хлестали только взглядами. Из плоской итальянской «камбалы» бесстрашно и непринужденно взираешь снизу вверх на таких гигантов, как «Хаммер-Н2», «Кадиллак-Эскелейд», а, к примеру, «Мерседес» М-класса вызывает у тебя лишь сочувствие. Ведь их водители вновь и вновь провожают блестящими глазами твой авангардистский болид из Санта-Агаты.



«Ламборгини» во всем мире – это Имя. Неудивительно, что и в Соединенных Штатах даже пожилые и умудренные автомобилисты впадают в детство и сворачивают шеи вслед новому спайдеру «Галлардо». Уже закрытый вариант был суперспорткаром. А тот, кто, имея за спиной 520-сильный мотор, жаждет насладиться воздухом, солнцем и бесконечностью неба над головой с наступлением весны, соблазнится открытой версией.

Быстро, быстрее, быстрее всех. Разрешенные 55 миль в час не могут испугать в этом автомобиле на легендарной трассе US-I южнее Майами – светопреставление начинается на хайвэе. Проезжаю мимо клюющего носом шерифа. Оглушительный рев моего мотора не заставляет его даже повернуть голову вослед болиду. И это правильно – ведь погоня совершенно бессмысленна. Плевать на ограничение скорости – лучше насладиться тем, как тебя вжимает в тесное кресло при каждом нажатии на педаль газа. Без малейшей задержки. Не успеешь моргнуть глазом, как стрелка спидометра уже проскакивает отметку «130». Но все в рамках дозволенного, ведь машина прямиком из Италии. Спидометр показывает километры, а не мили в час. Пересчитать? Да ладно, быстренько взвинчиваю до 160. А что, собственно, может случиться? Но дальше буду осторожнее: возможно, сонный шериф организовал-таки засаду. Мы это знаем по кино. А вынужденная ночевка в местном департаменте полиции не входит в мои планы.

Но почему «Ламборгини-Галлардо Спайдер» – нечто особенное? Ведь существуют и другие мощные родстеры. Но от этого захватывает дух. Поражает он не только своим воинственным дизайном. Всего от горшка два вершка – метр двадцать над асфальтом – зато кажется шире любой полосы движения. «Ламбо» прямо-таки растекается по асфальту.

Десятицилиндровик грохочет при пуске так, будто рядом завели экскаватор. Ультрасовременная техника непосредственного впрыска из запасников Ингольштадта* не использована – и без нее фыркающий бык способен прочистить уши любому. С места до сотни – за 4,3 с, 314 км/ч «максималки» в закрытом кузове и 307 км/ч – в открытом! Йес! Расход – между 17 и 25 литрами на сотню. И снопы огня из выхлопных труб…

Марка «Ламборгини» принадлежит фирме «Ауди» –* *ред.***



Интерьер более «скромного» «Галлардо» с механической коробкой передач выглядит спортивнее.

Без крыши над головой «Галлардо» смотрится еще более распластанным на дороге. Опрокидывание такому едва ли грозит.

Прибавка мощности за счет выпуска части отработавших газов в обход глушителя – секрет 520-сильного двигателя спайдера.

Дикий рев и пламя неотделимы от главного «моторного» новшества версии Spyder. Это перепускной электронный клапан на определенных оборотах направляет выхлопные газы в обход секции глушителя. Отсюда и прибавка к мощности. Если раньше мотор V10 развивал 500 л.с., то сейчас – 520.

Но разве могут столь сухие цифры передать то, что открытый «Галлардо» делает со своими седоками? Первое открытие: спайдер все-таки относительно пригоден для повседневной езды. Обладатель «Ламбо» обычно держит в своем гараже пять–десять других авто, имеет несколько резиденций по всему земному шару и полный набор платиновых кредиток. Для такого крошечный багажник значит



ОТКРЫТЫЙ «ГАЛЛАРДО» ПОКОРЯЕТ НЕ ТОЛЬКО СКОРОСТЬЮ, НО И РЕВОМ 520-СИЛЬНОГО ДВИГАТЕЛЯ.

столь же мало, как и 165 000 евро, которые нужно отдать за машину. И кого, скажите, интересует, что матерчатый верх открывается только на стоянке за 20 секунд, что навигатор стоит лишь в списке дополнительных опций? Ясное дело – никого. Весь годовой выпуск – 800 машин – уже распродан. Больше половины спайдеров уйдет в Германию и США.

Но давайте спустимся на грешную землю: итальянцы сделали хорошую машину лишь для седоков ростом не более 180 см. Тем, кто выше, не всегда удается спрятаться за рамкой ветрового стекла. Поиск светофора заставит выгнуть шею. Обзорность вперед, правда, приличная, а что у вас сзади, можно определить с помощью телекамеры (кстати, опция, как и автоматизированная коробка E-Gear, за 8000 евро).

Хватит, однако, злословить. На городских улицах, на загородной трассе или на автобане «Галлардо» кроток, как овечка, и не затрудняет водителя. Кто хочет – просто нажмет на газ и оставит презренный мир позади. Рулевое управление и ручное переключение передач по-спортивному не слишком легкие. А уважительные взгляды окружающих позволяют примириться и с чрезмерным радиусом разворота. Это даже хорошо: пока откатываешься назад, дольше остаешься на сцене, и это одинаково радует зевак и пилота. Двигатель подчеркивает при парковке каждое нажатие на газ диким фырканьем.

Звук – это просто мечта. Наслаждение на дороге – столь же безмерно, как и возникающее влечение. Если бы только удовольствие не снижал... вес. Десять цилиндров, полный привод и кожаный «портфель» в крошечном салоне требуют жертвы – со своими более чем 1,7 тоннами «Галлардо» не слишком легок на виражах. И все же переменное распределение тяги между осями и удачная развесовка (47:53) придают повадки, неизменно радующие водителя.

К такому на юге Флориды будут обращаться чаще обычного – и преимущественно женщины. Кто скажет после этого, что дамы не придают значения внешности? Хотя бы и внешности вашего автомобиля.

В ПОДБОРКУ НОВОСТЕЙ НА ЭТИХ СТРАНИЦАХ МЫ СОБРАЛИ СООБЩЕНИЯ О СОБЫТИЯХ В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЖИЗНИ МИРОВОГО АВТОПРОМА.

«ПОРШЕ» официально объявил, что новое широко разрекламированное четырехместное купе «Панамера» будут собирать в Лейпциге. Это даст дополнительно 600 рабочих мест непосредственно на расширенном заводе (еще столько же поставщикам комплектующих) и сохранит от намечавшегося ранее сокращения 500 мест на заводе по производству грузовичков «Фольксвагена» в Штёккене под Ганновером: там займутся выпуском сваренных и окрашенных кузовов «Панамеры».

В расширение завода в Лейпциге «Порше» вложит 120 млн. евро, а вообще новая, уже четвертая линейка модельного ряда поглотит около миллиарда. Отдачу можно ожидать лишь с 2009 года, когда «Панамера» выйдет на рынок. Мотивы этой комбинации станут понятны, если вспомнить, что совсем недавно «Порше» породнился с «Фольксвагеном», прикупив его акций на 3,5 млрд. евро.



PSA «ПЕЖО-СИТРОЕН» к моменту выхода этого номера, возможно, уже подпишет соглашение о строительстве завода в России мощностью около 50 000 автомобилей в год. Как ожидается, основной моделью станет популярный «Ситроен-С4», на который в 2005 году пришлось 44% всех продаж этой марки в РФ. Кроме него, вероятно, на конвейере окажутся «Пежо-307» и «Пежо-206». Концерн не новичок в организации сборки своих моделей в развивающихся странах. Например, «Иран-Ходро» ежегодно выпускает 300 000 лицензионных «пежо» и даже разрабатывает их новые версии (седан на базе «Пежо-206»).

Кстати, если сложить мощности всех иностранных автозаводов, решение о строительстве которых в России уже принято, получится более 800 000 автомобилей – второй ВАЗ!



«ХЁНДЭ» **нашла, наконец, кого послать в Чехию для подписания контракта о строительстве в Носовице мощного автосборочного предприятия. Фирму сейчас одолели визиты корейской прокуратуры, которая уже арестовала главу концерна Чунг Монг Коо по обвинению в подкупе чиновников. Вместо него в Моравию на встречу с чешским министром промышленности Миланом Урбаном вылетел оставшийся «выездным» вице-президент Ким Донг Чин.**

Согласно договору, «Хёндэ» построит в Носовице завод мощностью до 300 000 автомобилей в год, откуда машинам одинаково близко добираться до Запада и до Востока. Инвестиции корейцев составят 1 млрд. евро. «Хёндэ» уже имеет заводы в Турции, КНР и США, а в соседней Словакии недавно пущено предприятие, где будут собирать «КИА-Спортидж» (КИА – дочерняя фирма «Хёндэ»).

«ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС» лихорадит уже несколько лет: дают о себе знать высокие расходы на социальную сферу. Дома к тому же поджимает не только «Форд», но и «пришлые» – японцы (в первую очередь «Тойота») и корейцы («Хёндэ» и КИА). А тут еще и цены на бензин растут…

Попал под сокращение родоначальник «хаммеров» – прожорливый H1, успевший разойтись в 12 000 экземплярах. В европейском «филиале» дела получше, но и там вновь назначенный шеф Карл-Петер Форстер железной рукой наводит жесточайшую экономию.



От нее в первую очередь пострадают шведы (СААБ), оказавшиеся менее эффективными, чем немцы («Опель»). Как сообщает газета «Аутомобильвохе», небольшой завод двигателей в Зёдертеле (Sodertalje), выпускающий 60 000 двигателей в год, вероятно, скоро закроется. Пока же производство 23 000 моторов передадут на завод «Опеля» в Кайзерслаутерне, что приведет к увольнению трети персонала. Герр Форстер, впрочем, сказал, что не исключает в будущем закрытия и трех заводов «Опеля» в Европе ради сохранения конкурентоспособности.

«АУДИ» не собирается покидать пределы Германии: пусть дешевые рабочие руки собирают дешевые автомобили, к которым новый вседорожник Q5 (будущий младший брат уже ставшего суперпопулярным Q7) точно не относится. К радости 1700 рабочих в Ингольштадте, им не придется паковать чемоданы, а предстоит обучиться тонкостям сборки новой модели, которая стартует в 2008 году. Инвестиции в проект составляют 300 млн. евро. Планы у «Ауди» грандиозные: к 2015 году продавать по 1,4 млн. автомобилей с кольцами на радиаторе. Кстати, другая новинка – «Ауди-Спортваген R8» тоже останется на немецкой земле, только в Ингольштадте (вместе с А3 и А4). Пока что лишь купе и родстер ТТ отдали «на сторону», в венгерский Дьёр.

«ТОЙОТА» собирается сбросить с пьедестала крупнейшего автопроизводителя мира «Дженерал моторс». Об этом на сей раз поведала японская газета «Йомиури Симбун». Для достижения амбициозной цели ставший уже интернациональным концерн в течение пяти лет увеличит выпуск своих машин с 7 до 10 млн. в год! Это потребует построить не один завод в Питере, а целых десять по всему миру. Корпуса «Тойоты» скоро поднимутся в американском Техасе, французском Валенсьене, в Китае, Таиланде и Индии. К концу 2010 года фирма будет располагать сетью из 41 предприятия! Вот только бы качество не пострадало!



НЕОБХОДИМО И ДОСТАТОЧНО

Анатолий Сухов

На первый взгляд «Сузуки-Лиана» – довольно заурядный представитель компакт-класса. За те же деньги можно найти более быстрый, вместительный, изящный автомобиль. Но, как ни странно, «Лиану» зачастую выбирают как раз самые придирчивые покупатели. Мнения владельцев сходятся в одном: несмотря на отдельные недостатки, по совокупности потребительских свойств «Лиана» на голову опережает конкурентов.

Действительно, трудно представить, что менее чем за 20 тыс. долларов сегодня доступен новый полноприводный автомобиль японской сборки, просторный, с хорошей обзорностью, в богатой комплектации (подогрев сидений и зеркал, противотуманные фары, магнитола с управлением под рулем, четыре подушки безопасности, климат-контроль), да еще с «автоматом»! Расценки на опции у «Сузуки» – одни из самых низких (найдите-ка климат-контроль дешевле $100 или полный привод за $1800–2000!), поэтому на российском рынке много машин, «упакованных под завязку». «Лианы» первых лет выпуска (см. Историю модели) в Москве предлагают по 10–12 тыс. долларов, за рестайлинговые просят 15–17. Совсем неплохо, учитывая действующую гарантию – три года или 100 тыс. км пробега.

СЕМЕЙНАЯ МАРШРУТКА

«Лиана» не разочарует ни в городе, ни на трассе. Горожанину наверняка понравится высокая, как в маршрутке, посадка и «автобусные» зеркала. А любители путешествий оценят хорошую курсовую устойчивость, особенно на заснеженных дорогах.

В салоне с комфортом разместятся четверо рослых пассажиров. Пятому же придется «оседлать» тоннель пола, который присутствует и в переднеприводной версии. Пожалуй, самый существенный минус – запрет на буксировку полноприводных версий (как с «механикой», так и с «автоматом») – только эвакуатор. Хотя, с другой стороны, надежность «лиан» за пять лет эксплуатации нареканий не вызывала.

К недостаткам отнесем скромный (150 см) дорожный просвет вкупе со сравнительно большим передним свесом, шумноватый после 3000 об/мин двигатель и жестковатую подвеску. Кому-то в «Лиане» не хватит динамики (официально в России продавали только версии с мотором 1,6 л), кому-то – проходимости. Но вряд ли эти претензии стоит принимать всерьез: ведь «Лиана» – скорее, семейная маршрутка.

ЗДОРОВАЯ НАСЛЕДСТВЕННОСТЬ

«Лиана» сконструирована на агрегатах «Балено», который в целом неплохо зарекомендовал себя в России (ЗР, 2005, № 12, с. 122). Преемница даже выигрывает в надежности: например, сцепление здесь служит дольше (более 100 тыс. км) и нет проблем с механическими коробками передач. Все шесть

НЕКОТОРЫЕ РЕГЛАМЕНТНЫЕ РАБОТЫ (ЗАМЕНА)*

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км
Масло в двигателе (SAE от 0W30 до 10W40, не хуже SG) и масляный фильтр	10**
Топливный фильтр	60
Воздушный фильтр	30
Фильтр вентиляции салона	30
Свечи зажигания	10–30
Масло в МКП и раздаточной коробке (SAE 80W90, GL-4/5, напр. TAF-X)	40
Масло в АКП (Dexron III)	40
Масло в редукторе заднего моста (SAE 80W90, GL-5, напр. SAF-XJ)	40
Жидкость в приводе тормозов (DOT-4)	30
Антифриз (на гликолевой основе)	40

**В порядке рекомендации. **На современных авто периодичность ТО увеличена до 15 тыс. км.*

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

■ **2001 год.** В марте на Женевском автосалоне представлен Suzuki Liana: 5-дверный микровэн. Осенью представлен вариант Aerio (в том числе с кузовом седан) для неевропейских рынков. Двигатели – бензиновые, Р4: 1,3 л, 66 кВт/90 л.с. и 1,6 л, 76 кВт/103 л.с. (Liana); 1,5 л, 81 кВт/110 л.с. и 1,8 л, 92 кВт/125 л.с. (Aerio). Трансмиссия – А4 или М5, привод – передний или полный (с вискомуфтой).

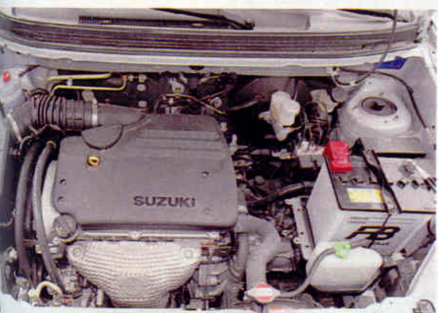
■ **2002 год.** Бензиновые двигатели Р4: 2,0 л, 107 кВт/145 л.с. (Aerio); 1,6 л, 78 кВт/106 л.с. (Liana).

■ **2004 год.** Рестайлинг: изменились передний бампер, радиаторная решетка, панель приборов; 4 подушки безопасности в базе (вместо двух прежде); 15-дюймовые колеса – за доплату. Дизельный двигатель PSA Peugeot Citroen с системой «коммон рейл» и турбокомпрессором с изменяемой геометрией: Р4, 1,4 л, 66 кВт/90 л.с. Aerio для североамериканского рынка оснащают бензиновым двигателем Р4, 2,3 л, 114 кВт/155 л.с.

■ **2005 год.** Бензиновые двигатели получили систему изменения фаз газораспределения (VVT) и отныне удовлетворяют нормам Евро IV. Незначительно изменились передняя подвеска, трансмиссия. 15-дюймовые колеса – в базе.

Двигатель М 16А благодаря официальным поставкам – самый распространенный в России. Те, кто «любит погорячее», заказывают американский вариант – «Аэрио» с моторами 2,0 или 2,3 л.





После модернизации двигатели получили систему изменения фаз газораспределения, другой корпус воздушного фильтра. Надежность осталась на высоте. Все бензиновые моторы – с цепным приводом ГРМ.

двигателей (см. Историю модели) довольно удачные, но дизели у нас практически не встречаются, а среди бензиновых версий подавляющее большинство – «официальные» 1,6 л.

Преимущество всех бензиновых двигателей «Лианы» – необслуживаемый привод ГРМ (цепь с гидронатяжителем). Зазоры клапанов регулируются шайбами (кроме 2,0 и 2,3 л, где установлены гидрокомпенсаторы). Но, как показывает опыт, даже после 100 тыс. км зазоры практически не уходят. ЦПГ служит более 200 тыс. км, и есть возможность расточки цилиндров на 0,25 и 0,50 мм.

К сожалению, по наследству передаются не только достоинства, но и недостатки: верхний пластмассовый бачок радиатора, вернее, его прижимная пластина, и здесь – слабое место. Новый радиатор дорог и так же слаб, а вот восстановленный, с алюминиевым бачком позволяет надолго забыть о протечках.

Другая статья расходов – свечи. Как правило, их приходится менять на каждом ТО. Иногда им продлевает жизнь переход на 92-й бен-



Клиновидный жидкокристаллический щиток приборов...



...в дальнейшем уступил место традиционным циферблатам.



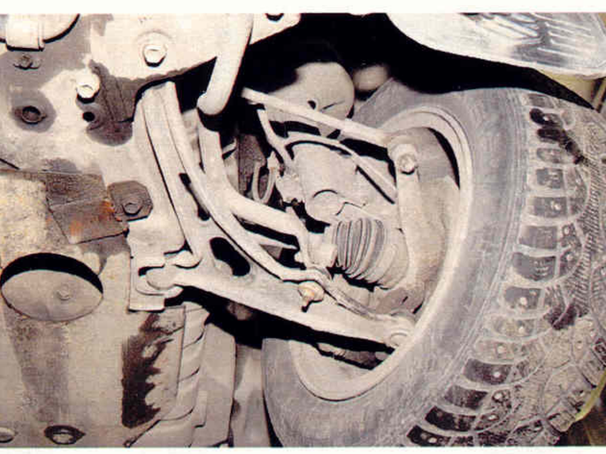
Салон «Лианы» первого поколения по-своему оригинален. Лишь массивная магнитола выбивается из этого ансамбля. Треугольные окошечки в передних стойках опередили моду.

Рестайлинг заметно облагородил интерьер, а накладки из полированного алюминия присутствуют даже не в самых дорогих комплектациях.



Пластмассовые экраны частично спасают от грязи в моторном отсеке, но подрамник и штанга стабилизатора остаются уязвимыми для препятствий, несмотря на продольную «лыжу».

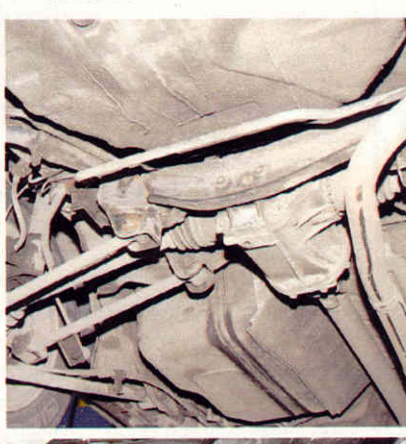




Передняя подвеска – «Мак-Ферсон». Чаще всего выходят из строя стойки стабилизатора.

После рестайлинга изменился рычаг и конструкция стоек стабилизатора. Надежность не пострадала.

Полноприводных машин немало на российском рынке. Вискомуфта обычно служит более 150 тыс. км, но штурм бездорожья сильно сократит ей жизнь.





Поэтому советуем защитить моторный отсек прочным стальным листом с наклонной отбортовкой.

Многорычажная задняя подвеска собрана на подрамнике. Схождение задних колес регулируется эксцентриковым болтом (в кружке).

зин (его, как показывает практика, меньше «бодяжат») – «Лиана» допускает такую вольность, хотя инструкция предписывает АИ-95.

Трансмиссия очень надежна. Как правило, причина досрочной (до 150 тыс. км) замены деталей – механические повреждения: боковой удар по колесу, порванный пыльник ШРУСа и т.п. Погнуть карданный вал здесь сложно: он глубоко упрятан в тоннель кузова и частично прикрыт глушителем.

Передние тормозные колодки служат 20–30 тыс. км, задние (барабанные) – 70–100 тысяч. ABS работает грубовато, шумно, но надежно. На многих «американцах», кстати, ее нет вовсе. К рулевому управлению претензий

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У АВТОРИЗОВАННОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, руб.
Диагностика двигателя с использованием сканера	900
Диагностика ходовой части	830
Малое ТО*	2294**
Большое ТО***	4268**
Замена сцепления (передний/полный привод)	4136/6204
Замена вискомуфты	658
Замена передних/задних колодок	940/1598
Замена комплекта передних дисков и колодок	2256
Замена стоек стабилизатора передней подвески	752
Замена пары передних/задних амортизаторов	2820/2256
Регулировка схождения всех колес	1500
Установка фильтра вентиляции салона	940

**Замена масла в двигателе и масляного фильтра, осмотр воздушного фильтра, диагностика ходовой части и двигателя.*
***Без стоимости запчастей и расходных материалов.*
****Помимо малого ТО, замена масла в коробке передач, антифриза, тормозной жидкости.*



Пример удачного рестайлинга: минимум изменений, максимум эффекта.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Радиатор (оригинальный/восстановленный)	16 188/9600
Комплект сцепления 1,6 л (передний/полный привод)	10 880/11 540
Вискомуфта	24 130
Комплект передних колодок (1,6 л)	3360(1152*)
Комплект передних дисков (1,6 л)	4066
Стойка стабилизатора поперечной устойчивости передней подвески	1088
Амортизатор передний	6840
Амортизатор задний	6440
Крыло переднее	7182
Капот	11 932
Бампер передний (до/после рестайлинга)	16 128/16 128
Фара	11 780

Allied Nippon.



Седан выглядит неплохо, только непрозрачные задние форточки «утяжеляют» стойки.



Багажник высок, да и спинку сиденья можно сложить по частям. А под полом – полноразмерная запаска.

нет, даже шарнирные соединения служат годами.

ОБОЙДЕМСЯ БЕЗ ШУМОМЕРА

Шумоизоляция «лиан» оставляет возможность оценить на слух не только обороты двигателя, но и работу подвески. Мелкие стуки зачастую удается устранить… протяжкой болтов подрамника: со временем они ослабевают. Другая причина «дробных» звуков – износ стоек стабилизатора. Стуки при проезде крупных кочек могут издавать верхние опоры амортизаторных стоек на ходе отбоя. Эта особенность короткоходной подвески «лиан» в кардинальном лечении не нуждается, а стойки обычно служат более 100 тыс. км.

Владельцам полноприводных модификаций напомним, что все шины должны быть не только одной размерности, но и с одинаковым износом протектора. Нередко владельцы сталкиваются с ускоренным износом задних покрышек. Проблема решается регулировкой углов установки задних колес или заменой вискомуфты. До недавнего времени в Россию не поставляли «лианы» с климат-контролем: верхом роскоши был обычный кондиционер – но без фильтра в системе вентиляции! Рекомендуем установить: и легкие будут целее, и испаритель кондиционера дольше проживет. □

Благодарим авторизованный техцентр «АИДА» за помощь в подготовке материала.

ЖЕЛЕЗНАЯ ЛОГИКА

Евгений Борисенков, Игорь Козлов, Виталий Урюков. Фото: Александр Батыру

Испокон века лучшей характеристикой вещи на Руси служит фраза: «Сделано, как для себя». Большинство машин, увы, строят на продажу. Производителей нетрудно понять – высокие технологии плохо стыкуются с низкими ценами. А компромисс – он и есть компромисс. Правда, встречаются исключения. И одно из них, на наш взгляд, это «Мазда-6», только-только появившаяся на вторичном рынке.

РЫНОЧНАЯ ЭКОНОМИКА

Вообще-то в отделе трейд-ин компании «Ю. С. Импекс» работают с любыми автомобилями. На смотровой площадке мы насчитали около десяти различных марок, включая отечественные. Столь же демократичный подход здесь проявляют по отношению к клиентам. Никаких обезличенных компьютерных программ и жестких технологических циклов – все построено на живом человеческом общении.

Первая заочная встреча происходит, как правило, по телефону. Получив данные автомобиля, специалист называет предварительную цену сделки – в среднем на 10–15% ниже среднерыночной. Затем комитент и приемщик сходятся лицом к лицу. Фирму представляет дипломированный специалист, прошедший спецкурс. Он-то, тщательно осмотрев машину, и выносит окончательный вердикт. Подобная простота хоть и выглядит несколько архаично, зато здорово экономит время и деньги клиента. К тому же у него всегда есть выбор – в столице полно других комиссионок. В отсутствие разногласий стороны ударяют по рукам, и владелец отправляется в ГИБДД (снимать автомобиль с учета) и к эксперту (за актом, подтверждающим подлинность номеров). Эту работу можно переложить на приемщика, но большинство предпочитает потерять время, а не деньги.

Последние на руки, как правило, не выдают, а засчитывают в качестве взноса за новую машину. Если мечта опережает возможности, вам предложат лизинговую либо кредитную программу. С «Ю. С. Импекс» сотрудничают несколько банков, так что варианты возможны и здесь. Но если сдатчику до зарезу нужны наличные, компания выкупит автомобиль, вычтя из ранее оговоренной стоимости еще около 10%.

Покупатель видит избранника во всей красе, поскольку предпродажная подготовка сводится лишь к наружной мойке и химчистке салона. Сверх того прилагаются гарантия юридической чистоты и перечень обнаруженных дефектов. Заметьте, дорогостоящего фирменного ремонта здесь не навязывают – не хочешь платить сервису, чини сам. В итоге отпускная цена близка к среднерыночной, но, поторговавшись, ее порой удается сбить на пару-тройку процентов.

Интересующая нас марка у «Ю. С. Импекса» в особом почете – как-никак дилеры. Даже закупочная (не отпускная!) цена на «профильные» машины оказалась на 5–10% выше,





чем прочих. Особенно охотно сдают автомобили 1998–2000 гг. с пробегом от 100 до 180 тыс. км. Больших 626-х и маленьких 323-х «мазд» на площадке примерно поровну. Малыши с АКП пользуются большой популярностью у дам и в трейд-ин попадают в очень хорошем состоянии. Свежие машины – пока большая редкость. Но нам повезло – почти новая «Мазда-6» «залежалась» из-за небольшой путаницы в документах.

ХИТ СЕЗОНА

Ярко-красная двухлитровая красавица 2005 года выпуска очаровала с первого взгляда – здесь составители рекламного проспекта не слукавили. Столь удачные пропорции встретишь не часто – даже несколько тяжеловесный нос не портит картину, а лишь подчеркивает застывшую в металле энергию. Как выяснилось, автомобиль не только чертовски красив, но и неплохо укомплектован: коробка-«автомат», климат-контроль, кожаный салон, полный электропакет, восемь подушек безопасности, круиз-контроль, борткомпьютер, чип-ключ, люк в крыше и прочие элементы комфорта и безопасности. Все вместе в год покупки обошлось владельцу в $30,5 тысячи, нынче за машину просили $26,5 тысячи. Думаем, цифра после запятой и есть та потенциальная скидка, которую заложили для серьезного покупателя. Осталось оценить, стоит ли овчинка выделки.

Чтобы понять, что ручек–крючков–«бардачков»–подстаканников – достаточно, сидеть–крутить–нажимать, открывать–закрывать и грузить – удобно, а проверять–менять–доливать–заправлять – сподручно, хватило поверхностного знакомства. Однако задача требовала более детального подхода – пришлось двинуться проторенным путем.

Как и снаружи, в интерьере также чувствуется рука опытного дизайнера. Хорошая графика, добротная «мягкая» пластмасса – куда ни глянь, все выполнено на высоком техническом уровне. Малость подкачали лишь приборы неоправданно большого диаметра – кажется, будто они удивленно таращатся на того, кто уселся в кресло водителя. Нет худа без добра – показания не надо считывать, они сами бросаются в глаза.

А вот замки задних ремней еще поискать – дабы не травмировать пассажирскую плоть,



Никакой экономии – интерьер дорогой машины должен подчеркнуть статус владельца.



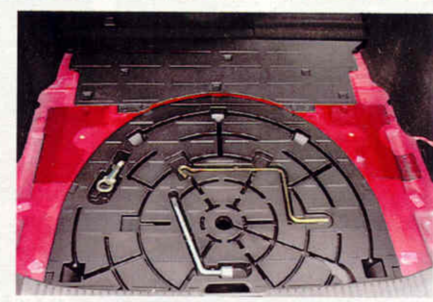
Люк в крыше – шаг навстречу природе или дублер климатической установки?



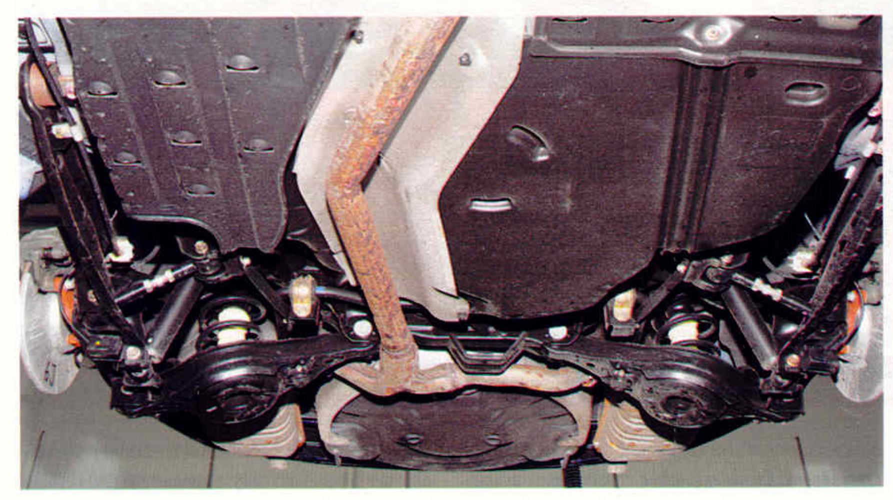
Убирающиеся в подушку замки ремней – трогательная забота о пассажирах.



Одним движением седан превращается… в двух-, трех- или четырехместный пикап.



Надежному автомобилю богатый инструментарий ни к чему.



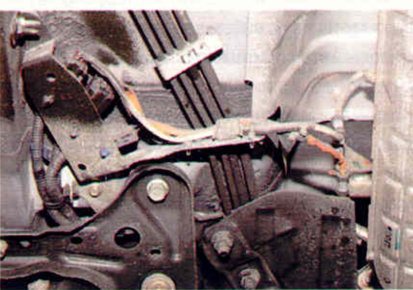
Гладкое днище – большое достоинство на ухабистых и заснеженных «направлениях».



Низкопрофильные покрышки редко доживают до старости.



Даже пластинчатую пружину крышки заправочного отверстия прикрыли пластиком.



Разъемы трех (!) датчиков кислорода стоило бы разместить в более безопасном месте.



Исправление такой вмятины может существенно снизить выгоду от приобретения.

защелки упрятали в специальные выемки подушки.

Разумеется, нашлись поводы и для замечаний. Так, отпирать крышку центрального «бардачка» кнопкой, действующей против хода, явно неудобно. Ручки громкости и поиска станций аудиоцентра перекочевали с праворульной версии, отчего оказались перепутаны местами. Мелочь, но раз уж назвался «Маздой» – соответствуй!

То ли дело багажник! Откидные (не требующие дополнительного места) петли для крепления груза уже не удивили – удивила процедура раскладки разрезной (2/3) спинки заднего сиденья. Тянуться не надо – достаточно дернуть за рукоятку на боковой стенке отсека, как выбранная часть плавно укладывается на подушку, образуя ровную грузовую площадку. Изящно, как в «Лебедином озере».

Под капотом, по замыслу создателей, должны царить тишь и гладь. Последнее обеспечили оптимальной плотностью компоновки: ничего не торчит, не проваливается, а все необходимое – под рукой. Единственный ремень (привод ГРМ – цепной) крутит вспомогательные агрегаты и снабжен не только автоматическим натяжителем, но также индикатором износа (удлинения). Гасить звуки и вибрации призваны изолирующие маты, гидроопоры силового агрегата и дополнительные демпфирующие элементы. Впрочем, в нашей машине кое-что все же наружу вылезло. На высокой ноте жаловался на судьбу натяжной ролик приводного ремня, на низкой – золотниковый блок рулевого механизма. Очень похоже на сипение отечественной «Волги», но тон благороднее. Позже, обследовав аналогичные машины, мы ничего подобного не услышали. Стало быть, обнаруженные нами шумы не врожденные, а приобретены в процессе эксплуатации – не рановато ли для двадцати пяти тысяч?

Ходовая часть машины – плод раскованной фантазии тамошних инженеров. Конечно, добиться феноменального (и многократно уже воспетого) поведения «Мазды» в любых ситуациях оказалось непросто. Однако двенадцать шаровых шарниров в передней подвеске и восемнадцать сайлент-блоков в задней – чересчур щедрое, на наш взгляд, решение. Мало того – некоторые детали можно заменить, лишь сняв подрамник, что само по себе требует много нелегких нормочасов. А нерегулируемый развал просто бьет под дых – от нокаутирующих пробоев подвески не застрахован никто. Одолеть их последствия в данном случае способен лишь специалист по кузовному ремонту, чьи услуги котируются куда выше, нежели обычная регулировка углов. Короче, если дойдет до серьезного ремонта, машину, наверное, проще будет продать. Правда, пределы надежности тщательно изготовленной конструкции пока не определены. Ведь максимальный пробег проданных дилерами автомобилей еще не перевалил за 80 тыс. км – поводов жаловаться у владельцев пока не возникло. Надеемся, прав окажется мастер, любезно заявивший нам: «Не дождетесь!».

Впрочем, все это частности. А в целом «Мазда» – прекрасный образец высокого инженерного искусства. Ощущение гармонии, цельности машины независимо от сложности или значимости элементов не покидало нас все время знакомства. Как в картине талантливого художника – каждый штрих, мазок и оттенок цвета в ней не случайны. А мелкие шероховатости лишь подчеркивают индивидуальность мастера.

Будь в кошельке 26 тысяч долларов, обязательно… занял бы еще пять и купил новую «Мазду». Тот, кто рассудит иначе, должен четко обозначить условия: проведение внепланового ТО с гарантийной заменой источников шума и проверкой состояния остальных агрегатов. Коль договоритесь с дилером – можете поздравить себя с удачным приобретением. Что до ссадины на заднем крыле – говорят, это хорошая примета. По народным поверьям, будущий владелец избежит более серьезных аварий. Сбудется, не сбудется – точно одно: такую вряд ли угонят! □

Благодарим компанию «Ю. С. ИМПЕКС» за помощь в подготовке материала.

НА СТЫКЕ ЖАНРОВ

Андрей Кочетов

Чего у «Вероссы» не отнять, так это запоминающейся внешности! Некоторым ее стилистика покажется… странноватой. Иные влюбляются с первого взгляда, находя особый шарм в причудливых изломах и переходах панелей кузова, стекол и светотехники «Тойоты-Веросса».

Автомобиль оснащен богато, но без излишеств: гидроусилитель руля, ABS, две подушки безопасности, климатическая установка, электроприводы стекол, зеркал и замков, аудиосистема. Водительское сиденье с двумя регулировками по высоте – в передней и задней частях кресла. А вот устройств контроля тяги или курсовой стабилизации – нет. Правда, автоматическая коробка с тремя режимами: стандартным, спортивным и зимним.

Характер у «Вероссы» заводной. Хороший запас тяги, ровный, негромкий благородный звук мотора, без ноток раздражения даже на высоких оборотах, подстегивают к активной езде. Положительных эмоций добавляет послушный характер заднеприводного автомобиля, с абсолютно понятными реакциями на действия педалью газа и рулем.

На родине «Вероссу» относят к «спортивным седанам бизнес-класса». Этот характер подчеркивают не только мощные моторы, но и такие детали интерьера, как красная подсветка приборов, высокий тоннель в передней части салона, кресла с хорошей боковой поддержкой и маленький, хваткий кожаный руль. По удобству входа-выхода через задние двери и комфорту посадки на широком ди-



«Веросса» – конструктивный родственник «Тойоты-Марк II» и «Тойоты-Чазер», известных своей надежностью. Цены в Москве – от 16–17 тыс. долларов США.

Под капотом продольно – рядная «шестерка».

«Тойоту-Веросса» выпускали с 2001 по 2005 год в пяти основных версиях: от 160-сильной до модификации с турбонаддувом, выдающей максимально разрешенные в Японии (для дорог общего пользования) 280 л.с. Все модификации, кроме самой мощной, предлагали также с полным приводом.



Салон без вычурной роскоши, но и бедным его не назвать.



Японские «тойоты» славятся диковинными эмблемами, но более точной найти трудно. «Веросса» агрессивна и цепка на дороге, как когтистая лапа на решетке радиатора.

Приборная панель с ядовито-красной подсветкой – на любителя, но хорошо читается при любом освещении.



Белые чехлы – стандартный аксессуар для очень многих «чистокровных» японских машин. Нарядно, но, увы, непрактично.



ване, где даже троим не тесно, «Тойота-Веросса» – действительно полноправный представитель бизнес-класса.

Пожалуй, такой автомобиль и с левым рулем пользовался бы у нас спросом. Но европейского аналога у «Вероссы» нет, поэтому в России ее можно купить лишь подержанной. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	TOYOTA VEROSSA		
	2,0	2,5	2,5 turbo
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4705		
ширина	1760		
высота	1520		
база	2780		
колея спереди/сзади	1495/1475		
дорожный просвет	155		
Радиус поворота, м	5,3		
Снаряженная масса, кг	1380–1470	1460–1570	1530
Полная масса, кг	1655–1745	1735–1845	1805
Макс. скорость, км/ч	190	220	230
Топливо	АИ-92–95		
запас топлива, л	70		
Расход топлива, л/100 км:			
городской цикл	14,0	12,0	20,0
загородный цикл	8,5	8,1	10,2
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация	Р6		
Число клапанов	24		
Рабочий объем, см³	1988	2491	2491
Мощность, кВт/л.с.	118/160	147/200	206
при об/мин	6200	6000	6200
Крутящий момент, Н·м	200	250	378
при об/мин	4400	3800	2400
Трансмиссия			
Тип	задне-/полноприводная		
Коробка передач	А4	А5	М5/А4
Ходовая часть			
Подвеска: спереди/ сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые		
Размер шин	205/55R16, 215/45R17		

ДИАПАЗОН ЦЕН НА ПОДЕРЖАННЫЕ АВТОМОБИЛИ (в долларах США по курсу 1 доллар = 27,5 руб.)*

Модель	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992
МАЛЫЙ КЛАСС													
ВАЗ-1111	2700	2400	2100	1900	1700	1700	1700	1300	1200	1200	1100	900	700
	2000	1800	1300	1100	1100	1000	1000	900	800	700	600	500	500
«Дэу-Матиз»	7200	7000	6300	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	–	–	–	–	–	–
	5500	5300	5100										
«Мерседес-А»	м.д.	м.д.	17100	15 700	14 100	12 000	11 100	–	–	–	–	–	–
			13 800	12 500	11 300	10 000	9700						
«Ниссан-	15 000	12 500	10 000	8800	7300	7100	6500	6200	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
Микра»	11 000	10 200	7500	6900	6700	5800	5300	5300					
«Опель-Корса»	12 900	12 500	11 000	9200	9200	8300	6800	6800	6500	5200	4500	м.д.	м.д.
	10 100	9700	8000	8000	7000	6700	6100	5200	4800	4000	3700		
«Пежо-206»	19 200	12 200	11 500	11 400	9500	9000	м.д.	–	–	–	–	–	–
	17 200	10 500	8900	8700	7800	7500							
«Тойота-	м.д.	13 200	12 800	12 100	11 300	11 000	м.д.	–	–	–	–	–	–
Ярис»		11 100	9300	9200	7600	7300							
«Фольксваген-	м.д.	15 300	11 200	11 000	10 900	9200	7400	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
Поло»		11 000	10 100	8600	8300	7800	6600						
«Шкода-	13 700	12 700	11 500	10 700	9400	м.д.	–	–	–	–	–	–	–
Фабия»	9500	9300	8700	8600	7500								
КОМПАКТ-КЛАСС													
ВАЗ-2104	4800	4200	3700	3300	3000	2500	2400	2400	2200	2200	2000	1500	1500
	4000	3300	2800	2300	1900	1800	1700	1500	1300	1100	1000	700	700
ВАЗ-2105	3700	3300	3100	3000	2800	2400	2300	2000	2000	1700	1700	1700	1700
	2900	2200	2000	1900	1800	1500	1500	1300	1200	1100	1100	800	800
ВАЗ-2106	3700	3200	3100	3100	2800	2600	2400	2200	2200	2000	1700	1600	1600
	2900	2700	2300	2200	2000	1700	1600	1400	1300	1200	1000	1000	900
ВАЗ-2107	4300	3900	3500	3200	3000	2800	2800	2400	2300	2300	2200	1700	1700
	3600	3300	2500	2400	2100	1900	1800	1600	1300	1200	1100	900	800
ВАЗ-2108	м.д.	м.д.	4900	4500	4000	4000	3400	2900	2900	2800	2700	2400	2300
			4300	3800	3400	2600	2500	2300	2000	2000	1700	1600	1600
ВАЗ-2109	6200	5700	5200	4800	4300	3900	3800	3500	3000	3000	2700	2700	2500
	5100	4500	4200	3600	3100	3000	2500	2400	2300	1800	1800	1800	1700
ВАЗ-21099	6400	6100	5500	4900	4500	4100	4100	3700	3300	3000	2900	2800	2400
	5400	4900	4400	4300	3700	3400	3000	2800	2600	2300	2200	2100	1700
ВАЗ-2110	7600	7200	6300	5600	5400	4700	4400	3900	м.д.	м.д.	–	–	–
	6400	5400	5200	4800	4100	3800	3400	3300					
ВАЗ-2111	7800	6600	6500	5300	5100	4800	м.д.	м.д.	–	–	–	–	–
	6600	5100	4900	4600	4400	4000							
ВАЗ-2112	7900	6800	6300	6200	5800	м.д.	–	–	–	–	–	–	–
	6700	6000	5400	4600	4200								
ВАЗ-2115	6600	6300	5900	5600	5100	4000	м.д.	м.д.	–	–	–	–	–
	5900	5500	4800	4400	3800	3300							
«Вольво-440»,	–	–	–	–	–	–	–	м.д.	6000	5300	4500	4300	4000
460									4200	3400	3000	2800	2600
«Вольво-S40»	24 000	18 000	16 100	15 600	15 000	13 000	10 800	10 600	10 700	м.д.	–	–	–
	16 000	13 800	13 000	12 100	10 200	10 000	9000	8200	8000				
«Дэу-Нексия»	9600	9000	7800	6900	6200	6100	5600	5000	4900	4300	–	–	–
	7500	6400	6000	5500	4500	4300	3800	3600	3200	3200			
«Дэу-Эсперо»	–	–	–	–	–	–	6800	5700	5500	5200	4500	м.д.	м.д.	м.д.
							4900	4000	3500	3000	3000			
ИЖ-2126	3600	3600	3200	2500	2400	2400	1800	1300	1100	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
	2500	2300	2200	1900	1600	1500	1100	1100	900				
«КИА-Рио»	11 400	11 200	9600	9000	8800	м.д.	–	–	–	–	–	–	–
	9200	8700	8300	8300	7900								
«КИА-Шума»	13 200	11 500	10 300	9800	8600	8000	6700	м.д.	–	–	–	–	–
	11 000	10 000	8500	7500	6800	6200	5200						
«Мазда-323»	м.д.	м.д.	12 300	10 200	9900	9500	8500	8100	7800	7300	6300	5600	4700
			7800	6600	6500	6100	5700	5600	5500	5000	4800	3700	3600
«Мицубиси-	м.д.	14 800	12 500	12 000	11 500	10 800	9300	8500	7500	м.д.	–	–	–
Каризма»		11 300	10 800	10 000	9000	8100	7800	7000	6200				
«Мицубиси-	16 700	15 500	11 800	11 400	9800	8900	7300	7000	6800	6300	5600	5600	4500
Лансер»	12 400	12 300	8700	7500	6800	6700	5600	4500	4400	4300	3600	3600	3500
«Ниссан-	16 000	14 000	13 200	13 000	10 500	10 100	8900	8100	7000	м.д.	–	–	–
Алмера»	12 100	11 300	11 200	10 200	9600	8000	7500	5900	5100				
«Опель-	19 200	14 100	12 400	11 600	10 800	10 700	9900	7300	7200	6600	6500	5400	4900
Астра»	13 100	12 600	10 100	9300	9000	8500	8000	6500	5800	4500	4200	3900	3600
«Рено-	17 000	15 600	11 600	11 400	11 200	10 800	9600	7300	6500	–	–	–	–
Меган»	12 000	10 500	9300	8800	8500	7200	5900	5300	5100				
«Рено-	10 000	8800	8500	7500	м.д.	м.д.	–	–	–	–	–	–	–
Символ»	8200	7500	7200	6800									
«Тойота-	17 300	15 900	15 900	13 400	11 300	9900	7700	9000	6700	5800	6300	5400	5000
Королла»	15 700	13 300	12 300	9200	7700	5800	6700	5400	5400	4300	4300	3300	3200
«Фольксваген-	21 600	18 600	15 800	15 200	14 600	14 200	14 000	–	–	–	–	–	–
Бора»	18 800	16 900	13 800	12 600	12 300	10 900	10 800						
«Фольксваген-	22 500	19 500	14 200	14 100	13 100	12 200	12 000	9000	8400	8300	6800	6800	6500
Гольф»	18 500	13 100	12 500	11 600	11 000	10 100	8800	6700	5800	5400	5000	4400	4300
«Форд-Фокус»	17 400	14 400	13 500	12 500	11 600	10 800	м.д.	–	–	–	–	–	–
	12 100	10 100	9700	9600	9200	7900							
«Хёндэ-	11 900	10 400	10 100	9100	8700	7700	7200	6300	м.д.	м.д.	м.д.	–	–
Акцент»	9400	8700	8200	7600	7200	6500	5200	5100					

Модель	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992
«Хонда-Сивик»	м.д.	м.д.	16 300	13 800	10 900	11 100	8100	8900	7500	6200	5700	м.д.	4900
			11 800	9300	8000	7600	6500	6400	6100	4700	4600		3200
«Шкода-	16 800	15 500	15 200	14 500	12 700	11 200	10 200	10 100	–	–	–	–	–
Октавия»	16 600	12 800	12 000	11 000	10 900	9200	8600	7900					
СРЕДНИЙ КЛАСС													
«Ауди-А4»	м.д.	28 900	24 800	22 800	20 300	15 800	13 500	11 800	10 300	10 200	м.д.	–	–
		20 800	18 500	13 900	12 200	9700	9100	8400	8400	8100			
БМВ 3-й серии	м.д.	36 800	26 300	23 200	19 400	17 500	15 200	13 000	10 000	м.д.	7900	7700	7600
		24 400	20 600	18 100	14 700	12 900	11 700	10 000	8000		7200	6800	6300
«Вольво-850»	–	–	–	–	–	–	–	12 500	10 500	9200	7500	6700	6700
								8800	8600	6800	5700	5600	5300
ГАЗ-3102	м.д.	м.д.	6800	4600	4500	4200	4200	2900	2600	2200	1800	1500	м.д.
			5500	3600	2400	2300	1600	1500	1500	1400	1000	700	
ГАЗ-31029	–	–	–	–	–	–	–	2500	2300	2200	1900	1900	1700
								1300	1000	1000	1000	800	800
ГАЗ-3110	7000	5700	5200	4600	4000	3300	3000	2900	–	–	–	–	–
	5500	4200	3500	2900	2700	2000	2000	1600					
«Дэу-Леганза»	–	–	м.д.	12 600	11 300	10 700	10 500	8700	–	–	–	–	–
				10 400	10 100	9700	9400	6500					
«Мазда-626»	–	–	14 600	14 400	13 000	10 800	10 800	10 800	9700	8200	7200	6300	6200
			12 800	10 400	9500	8000	7800	7200	6200	5800	5700	5200	5000
«Мерседес-С»	м.д.	м.д.	34 400	31 000	27 400	24 500	16 000	15 900	12 900	11 900	11 100	9000	–
			25 000	23 600	15 000	14 300	12 200	9900	9800	8800	8400	7700	
«Мицубиси-	м.д.	м.д.	16 000	13 800	12 800	12 700	11 300	10 900	8400	6800	6700	6500	6500
Галант»			12 000	11 800	10 000	7400	7200	6900	5100	4700	4300	4200	3600
«Ниссан-	23 300	21 000	20 300	17 400	13 700	11 800	9800	9200	7900	7000	6800	6800	5900
Примера»	18 900	17 500	16 600	9900	9600	8500	8000	6800	6600	5800	5400	4600	4100
«Опель-	м.д.	21 200	18 700	м.д.	12 900	12 500	10 600	9400	8900	6700	6600	5200	5100
Вектра»		17 900	17 900		10 900	10 300	8600	7600	7400	6000	5600	3800	3500
«Пежо-406»	м.д.	17 600	15 300	14 600	12 900	м.д.	10 200	9700	м.д.	м.д.	–	–	–
		13 200	9900	9800	9500		8100	7300					
«Рено-Лагуна»	м.д.	17 400	17 100	15 900	м.д.	12 200	9200	9200	9200	8300	7200	м.д.	–
		15 800	14 200	12 300		10 700	8200	7300	7100	6500	5100		
«Субару-	м.д.	20 900	20 700	20 000	15 300	15 300	15 000	11 000	9400	8200	5400	м.д.	м.д.
Импреза»		13 200	10 300	9100	7600	7400	7300	5400	5300	5100	3100		
«Тойота-	23 700	23 500	22 000	16 800	14 600	13 900	12 200	–	–	–	–	–	–
Авенсис»	22 000	20 600	14 200	14 100	12 900	11 100	11 100						
«Фольксваген-	м.д.	25 000	20 200	19 500	15 500	14 000	12 500	12 100	9300	8600	8500	7100	6600
Пассат»		18 400	16 500	12 800	12 700	12 000	10 200	9500	8100	7200	5600	5000	4900
«Форд-	23 900	22 100	17 700	15 800	м.д.	11 200	9700	9200	7800	7700	5800	5800	–
Мондео»	16 400	14 800	13 500	11 400		8500	7400	7000	5700	4800	4700	4600	
«Хонда-	29 800	29 000	28 000	м.д.	14 000	13 000	12 400	10 300	9300	6900	м.д.	6900	м.д.
Аккорд»	23 500	21 000	18 500		10 300	9400	8700	8600	5700	5000		4100	
БИЗНЕС-КЛАСС													
«Ауди-100 / А6»	м.д.	м.д.	29 800	25 300	22 500	19 400	17 400	15 700	12 400	11 100	11 900	8700	8500
			25 000	20 300	17 300	14 400	14 000	13 400	10 200	10 000	8100	6800	6200
БМВ 5-й серии	м.д.	37 900	33 000	32 200	24 600	21 800	18 400	16 800	14 200	12 200	9900	8300	7700
		27 400	25 400	24 000	18 600	15 000	13 000	12 800	12 300	8300	7600	6300	5600
«Вольво-S80»	м.д.	м.д.	39 300	27 300	22 100	18 400	м.д.	–	–	–	–	–	–
			35 200	19 700	17 500	15 800							
«Мерседес-Е»	53 800	49 700	43 500	32 200	31 800	21 700	20 800	17 300	17 000	14 400	13 800	9700	8900
	42 800	35 700	29 400	24 600	19 700	15 200	14 700	14 500	10 400	7500	7300	6400	6000
«Ниссан-	м.д.	25 000	м.д.	м.д.	21 500	14 600	14 000	12 900	10 600	10 300	м.д.	м.д.	м.д.
Максима»		23 800			15 800	13 100	12 600	10 700	8400	8300			
«Опель-Омега»	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	14 500	12 600	10 700	10 600	9200	7900	7100	м.д.	м.д.
					13 700	10 500	9100	8700	7100	6700	5900		
«Субару-	м.д.	м.д.	20 200	18 500	16 900	15 300	13 700	12 900	10 700	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
Легаси»			13 500	12 400	10 700	10 300	9600	7400	5900				
«Тойота-	27 900	26 400	25 400	23 200	15 500	14 100	13 500	11 300	8800	7500	7200	6700	6300
Кэмри»	24 100	23 900	19 800	15 800	12 500	10 100	9500	7500	5300	5000	4600	4300	4200
«Хёндэ-	21 100	16 300	15 100	м.д.	12 600	10 700	8800	8400	7000	5500	3700	м.д.	м.д.
Соната»	14 900	12 800	12 800		9200	8500	6800	6700	6500	4500	3300		
ЛЮКС-КЛАСС													
«Ауди-А8»	106 000	75 000	62 000	36 000	29 000	27 500	22 000	20 100	16 000	14 000	13 500	–	–
	70 000	52 000	32 000	27 400	22 500	20 000	16 200	15 200	13 500	11 100	8800		
БМВ 7-й серии	м.д.	82 000	73 000	67 000	26 900	24 100	23 400	м.д.	18 800	13 200	12 600	7800	7400
		45 000	43 000	35 000	21 800	16 300	16 300		11 800	9000	6000	5600	5500
«Лексус-LS430»	72 000	70 000	60 000	47 000	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
	61 000	50 000	46 000	38 000									
«Мерседес-S»	м.д.	75 000	68 600	62 000	55 000	42 000	35 000	29 800	27 200	25 500	22 800	17 000	14 200
		52 000	40 100	38 000	31 000	29 900	22 000	18 300	15 600	13 200	12 000	9900	9500
КУПЕ, КАБРИОЛЕТЫ													
«Ауди-ТТ»	м.д.	37 000	29 000	25 000	24 500	22 500	м.д.	–	–	–	–	–	–
		30 000	24 000	19 700	18 500	18 000							
БМВ-Z3	-	38 000	37 000	37 000	м.д.	35 000	32 500	м.д.	м.д.	м.д.	–	–	–
		33 000	30 000	25 500		21 000	18 500						
«Мерседес-CLK»	м.д.	59 000	50 000	м.д.	32 000	30 000	25 800	22 300	–	–	–	–	–
		44 000	39 000		25 500	24 500	17 500	15 800					
«Порше-911	м.д.	100 000	100 000	75 000	65 000	54 000	50 000	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
(997)»		75 000	65 000	55 000	50 000	42 000	40 000						

«–» – модель не выпускалась   м.д. – мало данных

* Диапазон цен, покрывающий около 80% рынка автомобилей в хорошем состоянии, ежегодный пробег которых, объявленный продавцом, не превышает 20 тыс. км.

МАСЛЯНАЯ УГАДАЙКА

Алексей Воробьев-Обухов



Признаемся: когда мы отдавали на экспертизу купленные в крупнейших магазинах Москвы масла группы GL-4 по API, то никак не ожидали, что столкнемся со сложностями в оценке результатов. Оказалось, эти масла нынче выпускают по нескольким национальным и отраслевым стандартам – поди сравни несравниваемое!

Начнем с родного ГОСТ 17479.2-85. К счастью, он почти в точности совпадает с международным SAE J306 JUL98, так что отечественное обозначение ТМ-4 можно считать аналогом заграничного GL-4. Но есть еще и требования ВАЗа и ГАЗа, которые несколько раз менялись, и требования ведущих фирм-автопроизводителей. Вот и пришлось расставлять оценки с оглядкой на столь

№ 1 Заявленный изготовитель – **BP**	**№ 2** Заявленный изготовитель – **CASTROL**	**№ 3** Заявленный изготовитель – **LIQUI MOLY**	**№ 4** Заявленный изготовитель – **LUXOIL**
			
Ориентировочная цена 1 л – 140 руб.	Ориентировочная цена 1 л – 170 руб.	Ориентировочная цена 1 л – 310 руб.	Ориентировочная цена 1 л – 40 руб.
С честью прошло все испытания, но вязкость при -26°С близка к предельно допустимой. Зато износ трущихся пар в нем наименьший.	Прошло все испытания с запасом. По низкотемпературной вязкости при -26°С этот запас, однако, невелик. Износ трущихся пар наименьший.	Работоспособно до -40°С. Значительно превышает требуемые параметры по нагрузке сваривания.	Не прошло по вазовским требованиям к пенообразованию при рабочей температуре. По нагрузке сваривания – на нижнем пределе.
Наше мнение: очень хорошо.	**Наше мнение:** очень хорошо.	**Наше мнение:** отлично.	**Наше мнение:** плохо.

ТАК ИХ ПЫТАЛИ

1. Кинематическую вязкость определяют при температуре 100°С, что соответствует реальной в нагруженной коробке передач. Измерение напоминает песочные часы: чем больше масла вытечет через калиброванную капиллярную трубку за секунду, тем его вязкость меньше.

2. Динамическую вязкость определяют при отрицательных температурах (в зависимости от заявленного индекса по SAE это может быть -26°С или даже -40°С). В цилиндрический сосуд с маслом помещают цилиндр-ротор и электромотором пытаются провернуть последний. По необходимому для этого крутящему моменту на двигателе и рассчитывают искомую величину.

3. Склонность к пенообразованию находят, продувая масло в высоком цилиндрическом сосуде по 5 минут калиброванным потоком воздуха через калиброванный диффузор (похож на диск с дырочками). Хорошее масло при этом не вспенится, плохое уподобится пиву или шампанскому. Высота пены между этими полюсами и есть искомая величина. Высоту пены замеряют сразу после отключения компрессора. (Заметим: повышает высоту пены иногда избыток присадок, заметно улучшающих другие свойства – долговечность, нагрузочную способность, моющие и т.п.)

4. Трибологические (или смазывающие) свойства у нас определяют на ЧШМ – четырехшариковой машине, а за рубежом – на шестеренчатом стенде, что мешает сопоставлять требования. В ЧШМ три неподвижных шарика расположены на окружности через каждые 120°, а один в центре над ними вращается. При этом давление на верхний шар постепенно увеличивают, пока машина не издаст звуки и не заклинит – это и есть нагрузка сваривания. Кроме того, через час работы при определенной нагрузке под микроскопом замеряют образующееся на блестящем шарике матовое пятно – пятно износа. Этот параметр для масел GL-4 сегодня не нормирован, но позволяет сравнить их защитные свойства: чем пятно больше, тем, естественно, хуже.

разные документы, написанные, в буквальном и переносном смысле, на разных языках.

ЧТО В КАЧЕСТВЕ ТЕБЕ МОЕМ?

Разумеется, нас не интересовал полный химический анализ основы и присадок подопытных масел. Ни к чему это: вполне достаточно проверить несколько основных характеристик. Прежде всего, конечно, вязкость как при рабочей температуре, так и в лютый мороз (-35°С по ГОСТу и -40° по SAE). Первая характеризует текучесть масла, вторая покажет, не сломаются ли шестерни при пуске двигателя и начале движения в такую зиму, как, скажем, минувшая. Далее, необходимо получить данные о так называемых трибологических свойствах – иначе говоря, о том, какую нагрузку могут выдержать контактирующие между собой зубья без (боже упаси) сваривания. Этот параметр есть и в нашем ГОСТе, и в требованиях ВАЗа, и в спецификациях зарубежных производителей, но методы испытаний – разные! Еще один показатель, о котором часто забывают, – склонность к пенообразованию. Шестерни должны крутиться в масле, а не в шампуне. В противном случае разговор о всех прочих свойствах теряет смысл – не будет ни масляной пленки на трущихся парах, ни теплоотвода от них. ГОСТ тут

№ 5
Заявленный изготовитель –
MANNOL



Ориентировочная цена 1 л – 160 руб.

Все в пределах нормы, не густеет и при -40°С, износ трущихся пар сравнительно велик, но «криминала» в этом нет.

Наше мнение: очень хорошо.

№ 6
Заявленный изготовитель –
MOBIL



Ориентировочная цена 1 л – 395 руб.

Прекрасные низкотемпературные свойства, выдерживает нагрузки, значительно превышающие нормативы.

Наше мнение: отлично.

№ 7
Заявленный изготовитель –
SHELL



Ориентировочная цена 1 л – 170 руб.

Масло чуть-чуть не прошло по нагрузке сваривания, заданной ГОСТом. Но требования своих спецификаций оно выполняет.

Наше мнение: плохо только для «лад».

№ 8
Заявленный изготовитель –
SPECTROL



Ориентировочная цена 1 л – 60 руб.

Успешно прошло все испытания, но для северных регионов – не лучший выбор (предельная температура около -30°). Износ трущихся пар – один из самых низких.

Наше мнение: хорошо.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ТРАНСМИССИОННЫХ МАСЕЛ (часть 1)

Показатель	Норма	BP Energear EP SAE 80W-90 API GL-4	CASTROL Manual EP SAE 80W-90 API GL-4	LIQUI MOLY SAE 75W-90 API GL-4/5	LUXOIL TM-4-12 SAE 80W-85 API GL-4	MANNOL FWD GETRIEBEÖL SAE 75W-85 API GL-4	MOBIL Mobilube 1 SHC SAE 75W-90 API GL-4/5	SHELL SPIRAX GX SAE 80W API GL-4	SPECTROL ФОРВАРД SAE 80W-90 API GL-4
1. Вязкость кинематическая при 100°С, мм²/с	**>7,0** для 80W **11,0-13,5** для 75W-85 и 80W-85 **13,5-24,0** для 80W-90 и 75W-90	– – 14,19	– – 14,03	– – 14,63	– 12,53 –	– – 11,59	– – 15,41	9,88 – –	– – 15,34
2. Вязкость динамическая, мПа·с, при температуре: минус **26°С** минус **40°С**	 не более **150 000** не более **150 000**	119 240 –	105 200 –	– 142 000	33 320 –	– 77 150	– 49 100	23 380 –	103 500 –
3. Склонность к пенообразованию, см³: при **24°С** при **94°С** при **24°С после** испытания при **94°С**	 не более **50** не более **50** не более 50	отсутствие 10 следы	отсутствие 10 следы	следы 25 следы	10 **70** следы	10 50 10	следы 10 следы	следы следы следы	следы 10 следы
4. Трибологические характеристики: нагрузка сваривания P_c, Н (кгс) диаметр пятна износа $Д_и$, мм	не менее **3000 (306)** –	3685 (376) 0,39	3920 (400) 0,39	4900 (500) 0,52	3283 (335) 0,46	3479 (355) 0,66	4900 (500) 0,50	**2930 (299)** 0,39	3479 (355) 0,40

молчит, при том, что автопроизводители предъявляют требования к нефтехимикам кто во что горазд! Наконец, мы проверили, не вызывает ли испытуемое масло коррозию меди (а, значит, и латуни), но в таблице результатов не найдете: все образцы показали себя одинаково хорошо.

Для любознательных мы рассказываем, как определялись представленные здесь характеристики – остальных сразу приглашаем на «разбор полетов».

КАРАУЛ, УБИВАЮТ!

Такое впору было бы воскликнуть после знакомства с результатами экспертизы, если бы не знать о разноголосице в требованиях. Допустим, если измерять ту же пену по отечественным нормам, то несколько именитых производителей попадут в бракоделы (см. табл.). Получается, что их можно применять только в иномарках? Взглянем на заявленные спецификации в этикетках. Total обещает соответствие нормам ZF TE-ML 02 и MIL-PRF-2105E, но и там контрольные показатели «30–50–30 см³» и «не более 20 см³» соответственно. Та же история с Valvoline и Wellrun… Брак? Подделка? Подобное же с нагрузкой сваривания: масла комбинированной группы GL-4/5, как и следовало ожи-

№ 9
Заявленный изготовитель –
TOTAL



Ориентировочная цена 1 л – 360 руб.

Такую обильную пену коробка категорически не приемлет. Что толку в том, что остальные параметры хорошие. Подделка?

Наше мнение: плохо.

№ 10
Заявленный изготовитель –
VALVOLINE



Ориентировочная цена 1 л – 350 руб.

Пенообразование далеко за гранью допустимого и заставляет думать о неэффективной борьбе с изготовителями контрафакта.

Наше мнение: плохо.

№ 11
Заявленный изготовитель –
WELL RUN



Ориентировочная цена 1 л – 190 руб.

Образует столь провальную в нашем тесте пену при нагреве до рабочей температуры, что вновь приходят мысли о подделке.

Наше мнение: плохо.

№ 12
Заявленный изготовитель –
ЛУКОЙЛ



Ориентировочная цена 1 л – 50 руб.

С честью прошло все испытания. Износ трущихся пар в нем наименьший. Как и цена!

Наше мнение: отлично.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ТРАНСМИССИОННЫХ МАСЕЛ (часть 2)

Показатель	Норма	TOTAL Transmission Syn FE SAE 75W-90 API GL-4	VALVOLINE SynPower SAE 75W-90 API GL-4/5	WELL RUN Supergear SAE 80W-90 API GL-4/5	ЛУКОЙЛ ТМ-4-12 SAE 80W-85 API GL-4	НОРДИКС Транс SAE 80W-90 API GL-4	ТНК Транс Ойл ТМ-4-12 SAE 80W-85 API GL-4	ЮКОС U-tech Forward SAE 80W-85 API GL-4	ЯРНЕФТЬ ТМ-4-12 SAE 80W-85 API GL-4
1. Вязкость кинематическая при **100°С**, мм²/с	**>7,0** для 80W **11,0-13,5** для 75W-85 и 80W-85 **13,5-24,0** для 80W-90 и 75W-90	– – 15,20	– – 15,28	– – 15,60	– 13,25 –	– – 16,07	– 11,76 –	– 12,69 –	– 11,60 –
2. Вязкость динамическая, мПа·с, при температуре: минус **26°С** минус **40°С**	не более **150 000** не более **150 000**	– 54 360	– 56 110	73 650 –	59 600 –	**261 300** –	47 340 –	66 630 –	85 920 –
3. Склонность к пенообразованию, см³: при **24°С** при **94°С** при **24°С после** испытания при **94°С**	не более **50** не более **50** не более 50	**340** **80** **300**	**290** **120** **200**	30 **220** 20	отсутствие 20 следы	следы 10 10	следы 10 следы	следы 10 следы	следы 20 следы
4. Трибологические характеристики: нагрузка сваривания P_c, Н (кгс) диаметр пятна износа $Д_и$, мм	не менее **3000 (306)** –	4635 (473) 0,52	4635 (473) 0,79	4381 (447) 0,40	3685 (376) 0,39	3685 (376) 0,75	**2607 (266)** 0,39	4136 (422) 0,76	**2764 (282)** 0,47

дать, значительно превзошли амбиции ВАЗа, зато некоторые «чисто четверки» до них не дотянули. В то же время представители ВАЗа (ЗР, 2006, № 5) заявляли, что в коробках переднеприводных автомобилей НЕЛЬЗЯ применять GL-5, поскольку де при этом не работают синхронизаторы… В итоге получается, что некоторые образцы, абсолютно годные для ряда иномарок, непригодны для коробок наших «лад». Здесь ошибки нет: наши требования жестче! Связано это отчасти с тем, как изготовлены шестеренки: идеальная пара с «полированными» зубьями – обкатывающими, а не проскальзывающими – предъявляет меньше претензий к маслу.

В результате мы решили выделить (шрифтом) только те параметры, которые не соответствуют **нашим** требованиям, отказавшись от соблазна причислить все эти масла к неподходящим: в конце концов, сегодня по России ездят не только «лады». Однако, если вы захотите употребить их в коробке вашей иномарки, внимательно изучите перечень допусков, указанный на этикетке.

Наши выводы представлены на рисунках, а результаты измерений – в таблице; и там, и там производители названы в алфавитном порядке.

№ 13
Заявленный изготовитель –
НОРДИКС



Ориентировочная цена 1 л – 50 руб.

Не проходит по низкотемпературной вязкости – при -26°С это приведет к поломке коробки. По нашему классу вязкости его надо бы испытывать лишь при -18°С…

Наше мнение: плохо для зимы, летом приемлемо.

№ 14
Заявленный изготовитель –
ТНК



Ориентировочная цена 1 л – 45 руб.

Не соответствует ГОСТу по нагрузке сваривания, остальные параметры в норме. Как говорится, ехать можно, но осторожно.

Наше мнение: плохо.

№ 15
Заявленный изготовитель –
ЮКОС



Ориентировочная цена 1 л – 60 руб.

Прошло испытания без замечаний, хотелось бы только видеть меньший износ трущихся пар.

Наше мнение: очень хорошо.

№ 16
Заявленный изготовитель –
ЯРНЕФТЬ



Ориентировочная цена 1 л – 33 руб.

Значительно не дотягивает до требований ГОСТа по нагрузке сваривания: вроде почти «даром», но лить нельзя.

Наше мнение: плохо.

РЕМНИ ДЛЯ ВСЕГО КОНТИН(Г)ЕНТА

Алексей Воробьев-Обухов

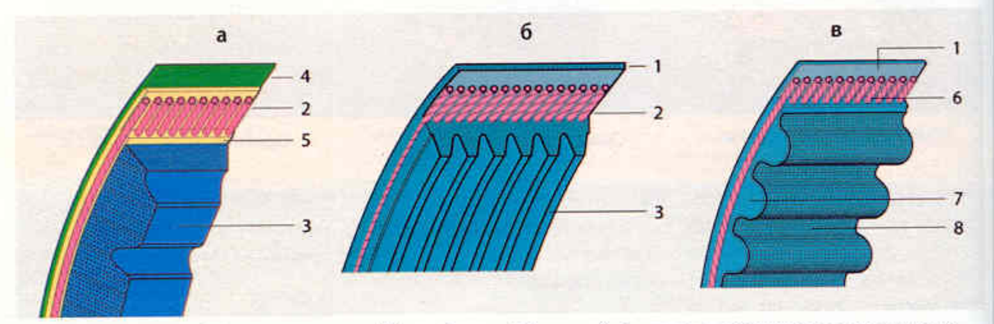
В этом уникальном мотоцикле 12 поликлиновых ремней «КонтиТех» передают на колесо крутящий момент 24 моторов от бензопилы при оборотах до 15 000 в минуту!

Когда Джеймс Уатт в 1765 году создал свою паровую машину, он нисколько не задумывался над тем, каким образом передать ее «вращающую силу» на различные станки, насосы и другие уже существовавшие в то время машины. Конечно, ременной передачей! Да и Карл Бенц в первом автомобиле, появившемся спустя век с небольшим, не обошелся в трансмиссии без приводного ремня. С тех пор немудреная с виду лента перекочевала под капот и даже внутрь святая святых – двигателя, став там жизненно важной деталью. Сомневаетесь? Поговорите с теми, кто выложил немалую сумму за капремонт мотора только из-за того, что оборвался ремень привода ГРМ и поршни на полном ходу столкнулись с клапанами!

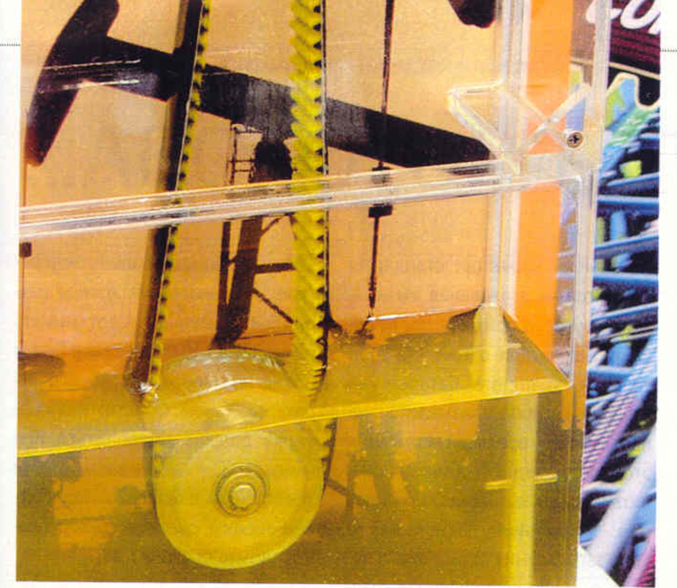
ВЫВОРАЧИВАЕМ НАИЗНАНКУ

Чтобы узнать, как в наши дни делают автомобильные приводные ремни, мы отправились в Ганновер, где расположились заводы фирмы «КонтиТех» (отделение концерна «Континенталь»). Выбор был неслучаен: именно эта марка стоит на большинстве ремней, поставляемых на европейский рынок. За исключением, быть может, уходящих в историю клиновых ремешков генератора и вентилятора. Возросшие требования к долговечности и передаваемому моменту сместили центр тяжести к так называемым плоским поликлиновым ремням, внутренняя сторона которых испещрена добрым десятком продольных конических бороздок, соответствующих канавкам на шкивах. Тем не менее отдадим должное «старичку» и именно с него начнем знакомство с технологией.

Прошедшая через прокатные валки каландровой машины лента сырой полихлоропреновой массы (ее состав зависит от назначения будущего изделия) наматывается на длинный, около метра, зубчатый барабан. Зубцы потом «отпечатаются» на внутренней стороне ремня и позволят ему легче огибать шкивы малого диаметра. А пока снаружи виток к витку наматывают канатик корда из полиэстера. Именно он не даст ремню растягиваться и рваться раньше времени. Еще один тонкий наружный слой – и в печь, где происходит вулканизация. Затем стальной барабан вытолкнут в специальном станке и получится широченная лента, которую нарежут



Строение клинового (а), поликлинового (б) и зубчатого (в) ремней: 1 – слой из синтетического каучука; 2 – нити из полиэстера; 3 – волокнистый полихлоропрен; 4 – покровная ткань; 5 – слой для фиксации корда; 6 – нити из стекловолокна с чередующейся закруткой; 7 – полихлоропрен; 8 – полиамидная ткань.

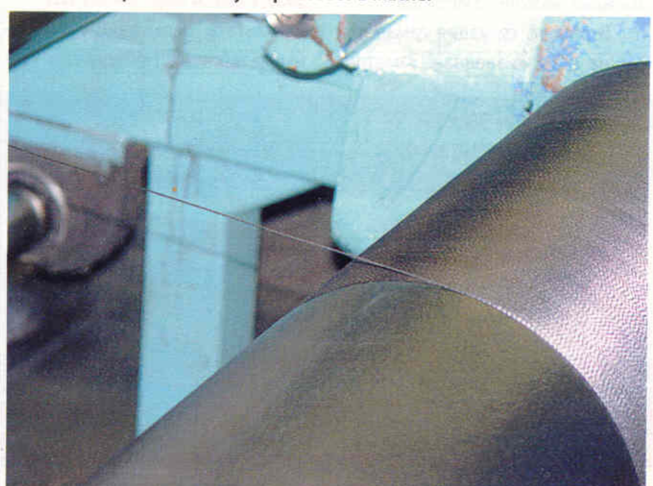


На выставке ремень ГРМ уже работает в масле.

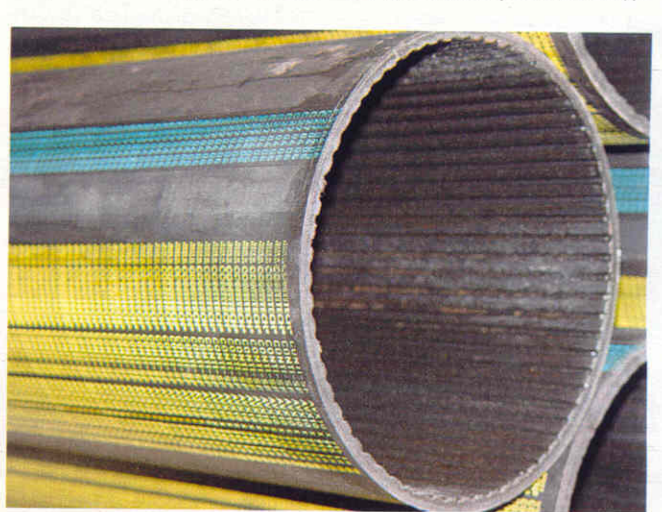
установленными под нужным углом роликами на готовые клиновые ремни. Процесс занимает немало времени, зато получается сразу несколько десятков совершенно одинаковых ремней.

Подобным же образом делают и зубчатые ремни ГРМ, но только изнутри и снаружи наносят еще слои для износостойкости и скольжения. Кроме того, стекловолоконные нити корда наматывают наподобие «многозаходной резьбы», чтобы соседние витки имели чередующееся направление закрутки. Иначе наш плоский ремень неизбежно будет сползать с роликов и шестерен, не имеющих бортиков. (Клиновому это, понятное дело, не грозит.)

Плоский поликлиновой ремень в свое время задал технологам загадку: как снять его заготовку с барабана, если канавки расположены вдоль окружности? Решение оказалось необычным – все слои, начиная с НАРУЖНОГО, наматывают на гладкий цилиндр. Потом конструкцию вставляют в барабан, канавки на котором сделаны изнутри. Нажатие кнопки – сжатый воздух раздувает сердцевину и «впечатывает» слоеный пирог в бороздки барабана. После вулканизации ленту-заготовку проминают внутрь и вынимают. Остается нарезать ее на готовые поликлиновые ремни и… вывернуть их наизнанку. Сложно, конечно. Потому и стоит такой ремень дороже.



После ленты из «сырой резины» на барабан наматывают нить корда.

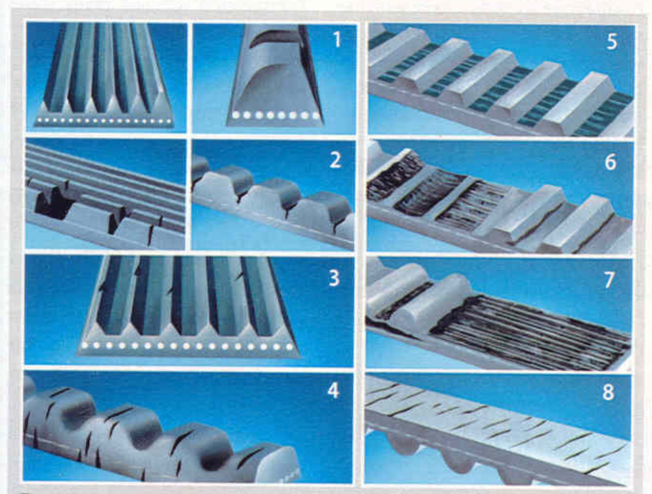


Осталось лишь разрезать эту «трубу» на готовые клиновые ремни.

КОГДА МЕНЯТЬ?

Учитывая важнейшую роль ремня привода ГРМ для здоровья двигателя, мы не могли не задать инженерам «КонтиТех» такой вопрос: через сколько километров пробега следует его заменить? Ответ несколько обескуражил – оказывается, ремни последнего поколения меняют вместе – нет, не с роликом – с мотором! Во всяком случае, пробег 240 000 км нынче не предел. Почему же тогда сервисные книжки требуют эту операцию через каждые 40–60–80 тысяч? Ответ прост: замену оплатит владелец авто, а гарантийный ремонт двигателя, случись такой, – фирма–изготовитель автомобиля. Зачем ей этот риск, тем более что срок службы ремня может существенно сократиться (см. «Причины...») из-за неправильного натяжения, дефекта натяжного ролика или случайного попадания на него масла? Последнее, впрочем, вскоре потеряет актуальность.

На промышленной выставке в Ганновере мы с удивлением увидели зубчатый ремень, работающий в… масле. Оказывается, это – новейшая разработка фирмы, которая позволит окончательно вытеснить из мотора стальную цепь… Тем не менее пока что не станем брать на себя ответственность и корректировать нормативы автопроизводителей. Тем более что ремни изготавливают не только на «КонтиТехе» да и подделки «под фирму» везут с востока вагонами… □



Причины преждевременного износа различных приводных ремней:
1 – шкивы не лежат в одной плоскости;
2 – неправильное натяжение, выработка ресурса;
3 – шкивы не лежат в одной плоскости, тугой ход шкивов;
4 – сильное проскальзывание, неплоскостность шкивов, износ шкивов;
5 – сильное натяжение, перегрев ремня, износ звездочек;
6 – попадание постороннего предмета, тугое вращение роликов;
7 – попадание масла на ремень;
8 – старение, слишком низкая температура, тугой ход ролика.

А ТЕПЕРЬ – НЕ ДЛЯ ПРОТОКОЛА...

Михаил Колодочкин

С выходом майского номера ЗР казалось, что очередного обращения к аккумуляторной теме придется ждать как обычно – примерно год. Однако вышло иначе…

– Есть предложение! – раздался в трубке голос эксперта из 21-го НИИИ МО РФ. – Вы пока не забирайте батареи: задумали еще испытания… Подержим их месяца четыре без всякого обслуживания, а потом проверим, на что годятся – интересно?

Конечно же интересно – с батареями не может быть иначе! И возни куда меньше, чем обычно – по магазинам бегать не надо, поскольку состав участников прежний (ЗР, 2005, № 5). А вот кто из них настоящий лидер, а кто – «счастья баловень безродный», сразу станет видно.

СРОК – СТО ДВАДЦАТЬ СУТОК

Напомним: с формальной точки зрения все батареи были признаны в майской экспертизе «соответствующими требованиям ГОСТ». Нынешняя проверка носит дополнительный характер: стандарты стандартами, а реальная жизнь – дело другое. К примеру, мы неоднократно писали о том, что длительное хранение батарей на складах пагубно сказывается на параметрах – все наши испытания это подтверждают. Хочется развить мысль: как поведет себя батарея, купленная давным-давно «про запас»? И легко ли должна пускаться машина, брошенная хозяином на несколько месяцев?

В общем, ситуация самая что ни на есть жизненная. Заметим, 120 суток при плюсовой температуре – это много: на холоде разряд был бы меньше. А вот снимать разрядную характеристику будем все же на морозе – в поддавки играть не станем. Стандартная проверка должна проводиться при минус 18°С – тащим заскучавшие «батарейки» в морозильник! А затем оценим, смогут ли они реально крутить стартеры.

БОЛЬШАЯ ВОСЬМЕРКА

Результаты испытаний приведены в таблице. Победители удо-

VARTA BLUE DYNAMIC («Варта блю динамик»), Германия



Заявленный ток разряда – 420 А

Ориентировочная цена – 1550 руб.

В основных испытаниях «Варта», как известно, выступила хорошо – лучший зарядный ток, самый низкий саморазряд... Поэтому первый показатель в факультативном «забеге» неожиданностью не стал.

MEDALIST («Медалист»), США-Корея



Заявленный ток разряда – 430 А

Ориентировочная цена – 1450 руб.

Американо-корейский аккумулятор – победитель основной экспертизы – вновь на пьедестале. Приверженцы этого бренда могут отметить, что его заявленный ток несколько выше, чем у «Варты.

BOSCH SILVER («Бош Сильвер»), Германия



Заявленный ток разряда – 420 А

Ориентировочная цена – 1500 руб.

В марафоне предыдущих испытаний «Бош» порадовал высоким зарядным током и уверенным поведением при минус 30°С. Поэтому нынешняя «бронза» вполне закономерна.

BANNER («Баннер»), Австрия



Заявленный ток разряда – 450 А

Ориентировочная цена – 1750 руб.

Австрийское изделие опять удивило – в тестах прошлых лет бренд особо не блистал… С этого года – новая жизнь? Было шестое место, теперь – четвертое: тенденция неплохая.

«ЗВЕРЬ-55», Россия



Заявленный ток разряда – 440 А

Ориентировочная цена – 1600 руб.

«Зверь» вцепился в пятое место – не выше, не ниже! К сожалению, это единственный «россиянин», достойно выдержавший многомесячные испытания как в рамках стандарта, так и вне его пределов.

ZUBR («Зубр»), Белоруссия



Заявленный ток разряда – 440 А

Ориентировочная цена – 1400 руб.

А вот к «Зубру» отношение неоднозначное: в основных испытаниях его, как мы помним, вообще «не было видно»: лишь 19-й результат. Второе дыхание? Как бы там ни было – хранение выдержал очень хорошо.

INCI AKÜ CLASSIC («Инчи Аку Классик»), Турция



Заявленный ток разряда – 460 А

Ориентировочная цена – 1100 руб.

«Турок» во время основного «забега» все время прятался в середине таблицы – поэтому нынешний высокий результат удивил. Отметим довольно высокий заявленный ток - тем приятнее успех.

TOPLA ENERGY («Топла Энерджи»), Словения



Заявленный ток разряда – 480 А

Ориентировочная цена – 1250 руб.

«Топла» уселась на подножку уходящего поезда: еще бы чуть-чуть и – мимо! Но заметьте: заявленный ток гораздо выше, чем у остальных лидеров! Будь цифра поменьше – стоять бы на пьедестале…

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ БАТАРЕЙ НА РАЗРЯД ПОСЛЕ ДЛИТЕЛЬНОГО ХРАНЕНИЯ

№*	Марка батареи	Ток разряда, А	Напряжение через 30 с от начала разряда, В
		Требования ГОСТ 959-2002	
		0,6Iх.п.**	Не менее 8,5 В
1 (4)	VARTA BLUE DYNAMIC («Варта блю динамик»), Германия	252	9,07
2 (1)	MEDALIST («Медалист»), США-Корея	258	8,91
3 (2)	BOSCH SILVER («Бош Сильвер»), Германия	252	8,83
4 (6)	BANNER («Баннер»), Австрия	270	8,61
5 (5)	«ЗВЕРЬ-55», Россия	264	8,55
6 (19)	ZUBR («Зубр»), Белоруссия	264	8,53
7 (14)	INCI AKÜ CLASSIC («Инчи Аку Классик»), Турция	276	8,51
8 (7)	TOPLA ENERGY («Топла Энерджи»), Словения	288	8,5
9 (8)	MUTLU («Мутлу»), Турция	270	8,48
10 (15)	ПАЗ, Россия	270	8,23
11 (22)	«ПИЛОТ», Россия	276	8,23
12 (18)	«ПАУЭР ИНТЕРНЭШНЛ SILVER» («Сильвер»), Россия	288	8,23
13 (13)	«ПИЛОТ SILVER» («Сильвер»), Россия	288	8,11
14 (16)	TYUMEN («Тюмень»), Россия	264	8,09
15 (11)	ЗиД, Россия	267	8,09
16 (20)	ISTA STANDART («Иста Стандарт»), Украина	270	8,01
17 (10)	«АкТех», Россия	255	8,0
18 (3)	«АМУР», Россия	255	7,95
19 (9)	ТИТАН ARCTIC («Арктик»), Россия	306	7,65
20 (12)	SELENIUS («Селениус»), Россия	270	7,63
21 (21)	«ТИТАН HD», Россия	288	7,34
22 (17)	«ЭЛЕКТРОИСТОЧНИК», Россия	252	7,27

*В скобках указана позиция, занятая батареей в основных испытаниях (ЗР, 2006, № 5).
**Iх.п. – заявленный ток холодной прокрутки.

стоены чести быть сфотографированными, остальные скромно стоят в сторонке. Что получилось, то получилось...

Обратите внимание: в таблице указаны места, занятые батареями как в данной экспертизе, так и в предыдущей, основной. Сравнивая их, можно назвать полученные результаты в целом ожидаемыми. Суммировать их или оценивать отдельно – дело второе: кому как нравится. Но при любом варианте тройка лидеров неизменна: «Бош», «Варта» и «Медалист» подтвердили свой уровень очень уверенно. Отметим российского «Зверя» – он сохранил пятое место в компании серьезных соперников. Почти столь же стабильно выступили «Баннер» и «Топла». А вот успешные результаты «Зубра» и «Инчи Аку» предсказать было тяжеловато. Однако же – факт…

До требуемой стандартом планки остальные батареи «не допрыгнули». Но если «Мутлу» не хватило до зачетной оценки всего-то 0,02 В – и это при отменном заявленном токе! – то в нижней части таблицы скопились те, кому подобные упражнения из реальной жизни явно не по силам. Разочаровала неудача «Амура», скатившегося с 3-го места на 18-е... Обижать отстающих не будем, но и хвалить, извините, тоже. От себя еще раз добавим, что результаты могли бы стать лучше, если бы производители батарей указывали не завышенные, а реальные токи, которые им по силам. Амбиции амбициями, но раз уж написаны на этикетке твоего изделия какие-то циферки – изволь их подтвердить! □

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

Испытания на саморазряд проводили по методике ГОСТ 959-2002. Батареи в состоянии бездействия хранились в течение 120 суток при температуре окружающей среды 15±10°С. Затем они были помещены в холодильную камеру и доведены до температуры электролита минус 18±1°С. После охлаждения батареи без подзаряда нагрузили током, равным 0,6 Iх.п. Напряжение через 30 с разряда должно составлять не менее 8,5 В.

ДЮЖИНА НЕПОХОЖЕСТЕЙ

Александр Шабанов

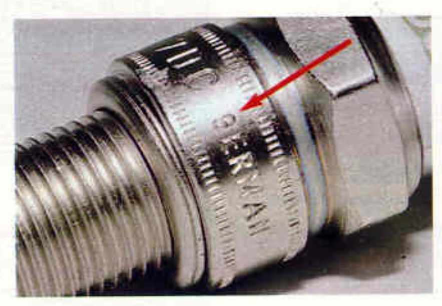
Свечи зажигания – тема, наверное, навязшая в зубах, а неясностей все равно хватает... Как, например, обычному автомобилисту, не имеющему ни специального оборудования, ни каких-то навыков, определить, что ему продают – оригинальные свечи известной марки или произведение восточных соседей, которое не отличается от оригинала ни внешне, ни ценой?

Ходят слухи, что китайские фальсификаторы сегодня активно предлагают свою продукцию… самим производителям! Причем по «смешным» ценам, от которых трудно отказаться – 18–20 центов за свечку. А объемы поставки – любые... Любопытно, что вниманием охвачены не только такие известные бренды, как Bosch, NGK, Champion, но и наши свечки из Энгельса и Уфы! Это даже приятно…

И все-таки: есть ли какие-то признаки, по которым можно отличить качественный товар от подделки? Да, есть. В полной мере гарантировать правильный выбор даже с помощью предлагаемых мини-тестов нельзя, но отсечь совсем уж грубые фальсификаты они способны.

Признак первый – качество упаковки и полиграфии

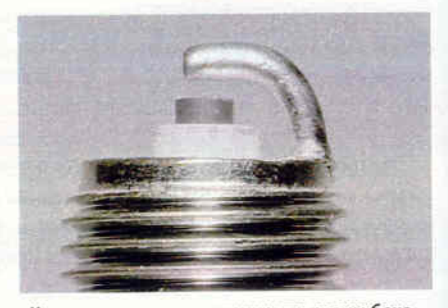
Ни одна уважающая фирма не позволит себе использовать разваливающиеся коробки, мутные краски, нечеткую маркировку. Оцените последнюю на керамическом изоляторе и на шестиграннике. Если надпись пошла «на взлет» или же гравировка на шестиграннике не совпадает с текстом на изоляторе – все ясно…



Назвался «бошем» – следи за технологией! А то буква G превратится в S...

Признак второй – размер бокового электрода

Посмотрите на сечение бокового электрода. Признак принадлежности свечи к касте элитных деталей – достаточная «полнота» этого электрода: площадь его сечения должна быть никак не меньше 3 мм^2. Это делается как для ресурса свечи, так и для улучшения теплоотвода. (Исключения встречаются только у оригинальных иридиевых и платиновых свечей – их боковой электрод более тонкий.) Кроме того, обратите внимание на длину загнутой части бокового электрода, образующего искровой промежуток. У оригинальной свечи этот электрод должен либо заканчиваться на краю центрального, либо чуть-чуть заходить за него, но уж никак не может обрываться на середине. Это влияет на ресурс свечи – чем длиннее боковой электрод, тем меньше он будет страдать от тепловой эрозии и, стало быть, дольше прослужит.



«Коротышка» не смог прикрыть своим боковым электродом центральный!

Признак третий – соосность бокового и центрального электродов

Ни одна из уважающих себя фирм не позволит выпустить свечу со свернутым в сторону,



Кличка – «Кривой»! Для телесериала сгодится, а на двигателе такому делать нечего.

как нос профессионального боксера, боковым электродом. Чем это грозит, должно быть ясно – такой же «перекошенностью» разряда и, как следствие, неравномерным износом электродов. Страдают и качество искрообразования, и срок службы свечи.

Признак четвертый – качество припайки бокового электрода

Припайка бокового электрода – это недешевая технологическая операция, требующая хорошего оборудования. Зона припайки у всех свечей комплекта должна выглядеть примерно одинаково – ножка бокового электрода четко фиксирована на корпусе. Чем грозит дефектная припайка электрода, в целом очевидно – он может обломиться прямо в цилиндре двигателя. И это страшно не только тем, что свеча немедленно умирает – небольшая железяка, отправляющаяся в свободный полет в цилиндре, может наделать массу неприятностей. Например, повредить поверхности поршня и головки блока, заклинить клапаны – да мало ли.

Признак пятый – качество керамики изолятора

Керамические изоляторы свечей, пожалуй, самые важные и самые технологически сложные детали. Серьезные фирмы обычно закупают керамический порошок и спекают его в изоляторы на специальных установках, при этом сама деталь выглядит целостной. У «шарашкиных контор» денег и возможностей для этого нет, и они покупают уже готовые изоляторы. Чтобы как-то засунуть туда центральный электрод, в ход идет «клеевая керамика»



А вот такую подделку сразу и не распознать. Этот изолятор склеен из двух половинок – присмотритесь к чуть заметной линии вдоль корпуса!

– берут две половинки изолятора, в них вкладывают центральный электрод и склеивают специальным клеем. Выдают подделку швы на керамическом изоляторе. Их стараются маскировать, но разглядеть все равно можно.

Еще один признак качества керамики можно выявить, если посмотреть на изолятор свечи в отраженном свете. Керамика склонна вбирать в себя электропроводящую грязь – для защиты от этого на поверхность изолятора наносят слой специальной глазури. У фирменных свечей он равномерный, глянцевый, а у подделок зачастую видны матовые пятна – места, где глазурь не легла. Со временем здесь будет скапливаться грязь, как губкой вбираемая изолятором, и в итоге разряд просто не дойдет до искрового промежутка – его пробьет раньше.

Признак шестой – покрытие металлических частей свечи

Фирмы с хорошей репутацией во избежание коррозии металлических корпусов свечей, работающих в условиях высокотемпературного контакта с агрессивными средами, чаще всего никелируют их. Но это сложно и дорого. Куда проще нанести цинковое покрытие в гальванической ванне, что зачастую и делают при фальсификации свечей. Выдает такие свечи матовое, а не блестящее покрытие шестигранника и корпуса свечей.

Признаки седьмой и восьмой – это известное многим поведение уплотнительной шайбы и контактного колпачка на центральном электроде

Шайбы, сваливающиеся при малейшем встряхивании свечи или разваливающиеся при ее однократном завертывании-отвертывании, а также кривые и не по резьбе навернутые контактные колпачки должны сразу вызвать подозрение. Не бывает такого у уважающих себя производителей.



По упаковке ориентироваться трудно, но когда коробка начинает расползаться чуть ли не в руках... Слева – оригинал, справа – непонятно что.

И ЕЩЕ!

Перечисленные восемь признаков обнаружить довольно просто. Но если воспользоваться простейшими подручными средствами, можно выловить еще четыре…

Признак девятый – равномерность установочного искрового зазора

Надежный производитель свечей установит одинаковый по всему комплекту зазор – у фальсификатов же этот параметр выставляют

на глазок. Так что, берите комплект щупов и промеряйте зазоры у всех свечей из покупаемого комплекта, не отвлекаясь на советы продавца о необходимости регулировки. Если зазоры отличаются друг от друга более чем на 0,1 мм – не покупаем!

Признак десятый – равномерность сопротивления по комплекту

Здесь – все аналогично зазорам. Если в конструкции предусмотрен резистор помехоподавления, то разброс сопротивления по различным свечам комплекта также не должен превышать 10–15%. А у недобросовестных изготовителей приходилось встречать ситуации, когда на одной свече сопротивление составляло 510 Ом, а на другой – 15,2 кОм. Проценты можете посчитать сами… Так что, помимо щупов, воспользуйтесь дешевеньким тестером – не поленитесь промерить сопротивления. Заодно можно определить заведомо неработоспособные свечи, у которых сопротивление стремится к бесконечности...

Признак одиннадцатый – герметичность свечей

Параметр важнейший, но, к сожалению, голыми руками его не выловить. Негерметичность возникает либо из-за плохой уплотнительной шайбы, либо из-за протечек по зоне контакта металлического корпуса и керамического изолятора. Возникает она не всегда сразу, а по мере наработки на двигателе. Признаком могут служить очаговые следы протечки в зоне заделки изолятора.



Герметичность и искрообразование лучше проверять не голыми руками, а по науке.

Проверяют уровень этих протечек на специальном приборе, который есть в любом сносном автосервисе, а при желании – прямо на автомобиле. Для этого надо при снятом высоковольтном проводе залить свечной колодец каким-нибудь маслом. Протечка явится его пузырением. Но эта рекомендация, как понимаете, не для каждого диагноста-любителя.

Признак двенадцатый – качество искрообразования

Для проверки качества искрообразования продают простенькие приборчики. Но можно обойтись и без них – простой прокруткой двигателя с выкрученной свечой, желательно – в затемненном помещении. Нормальная свеча будет давать белый или голубой разряд без пропусков вспышек. А бракованная либо вообще откажется искрить, либо заработает с пропусками вспышек или выдаст красные разряды, что немногим лучше перебоев…

ДОСТАТОЧНО?

Похоже, достаточно… Если освоить эти простейшие приемы проверки свечей, вероятность нарваться на откровенно китайский NGK или Champion будет минимальной.

Еще один совет – уже не технический, а просто житейский. Если предпочесть классическим одноэлектродным свечам специальные продвинутые конструкции – многоэлектродные, с платиновыми или иридиевыми электродами, то, помимо их известных достоинств, обнаружится еще одно – их подделки пока что встречаются куда реже. □

ТЕЛЕМОБИЛЬ

Денис Чиликин

Интересно, много ли осталось домашних бытовых приборов, которых нет в автомобильном исполнении? Чайники, магнитолы, пылесосы… чего только не придумают для «второго дома»… Но, как говорил почтальон Печкин: «Главное украшение стола – телевизор!» – поэтому остановимся на телевизорах автомобильных и рассмотрим возможные варианты.

Они известны уже не один десяток лет, но заметное ускорение в развитии получили совсем недавно. Связано это, прежде всего, с освоением производства недорогих жидкокристаллических (ЖК) дисплеев (матриц), благодаря чему современный телевизор получил новые качества и «ящиком» его уже не назовешь. Небольшой вес и компактные габариты – как раз то, чего ему так не хватало раньше.

Сразу оговоримся: совмещать управление с просмотром телепередач нельзя. Последнее – удовольствие для пассажиров либо, на худой конец, для того чтобы скоротать время водителя на парковке.

ВСЕ СВОЕ НОШУ С СОБОЙ

Часто автомобильными называют обычные переносные телевизоры, хотя акцент на использование их в машине и так очевиден. В комплект обычно входят кронштейны для крепления аппарата на «торпедо». «Хозяйство» легко монтируется и, при желании, столь же просто демонтируется – как говорится, с глаз долой. Также в комплект входят адаптеры для автомобильного прикуривателя и для сети 220 В: такой телевизор можно смотреть и на даче.

Основная часть любого ЖК-монитора – матрица. От ее размера и качества в основном зависит цена. Что такое «качество»? Его характеризуют угол обзора, яркость, контрастность и разрешение. Не всякий ЖК-монитор можно хорошо просматривать под большими углами – особенно по вертикали. Правда, в современных моделях эта проблема сведена к минимуму, но в самых простых и дешевых матрицы могут оказаться «не ахти». К тому же им свойственна еще и такая беда: несветящиеся пиксели (элементы).

Все технические параметры, о которых мы говорим, конечно же присутствуют в описании, но технологии замера могут не совпадать, а потому лучше убедиться во всем «воочию». Присмотритесь к аппаратам под разными углами: если среди них найдется, ко всему прочему, более яркий (не по цвету корпуса, а по изображению) – это тоже плюс. Машина – совсем не темное помещение, и при солнечном свете тусклый вариант неизменно окажется в проигрыше.

Телевизор, как известно, не только изображение, но и звук. Модели без встроенных динамиков нам на глаза не попались, но звучание некоторых оставляет желать лучшего. Какие могут быть варианты? Самый простой – искать ТВ с приличным звучанием, способ посложнее – вывести звук на аудиосистему (если, конечно, у ресивера есть линейный вход). В дорогих моделях встречаются и еще более хитрые способы передачи звука – такие, как FM-модулятор или передача на ИК-наушники.

Если вы планируете в дальнейшем расширять свою систему, установив, допустим, DVD, видеомагнитофон или камеру заднего вида, то следует поинтересоваться, есть ли видеовход. В дорогих моделях, ко всему прочему, бывает и такая приятная функция, как автоматическое переключение на видеоканал при подаче сигнала на линейный вход – это может быть очень полезно при использовании камеры заднего вида.

ПРИЕМ, ПРИЕМ… КАК МЕНЯ ВИДНО?

На многих моделях ТВ можно увидеть штыревую антенну. Достаточно ли ее для стабильного приема? Ответить на вопрос можете сами. Подключите комнатную штыревую антенну к домашнему телевизору и покрутите ее. Машина же движется, а значит и положение антенны будет меняться. Так что вариант с одной штыревой – это скорее для просмотра на парковке (подбираем нужное положение и смотрим). Для просмотра в движении понадобится установка дополнительной активной антенны. Если поместить ее на крышу автомобиля, она окажется в самой верхней точке и приему не будут мешать ни сам автомобиль, ни его элементы. Кстати, уверенному приему на внутрисалонную антенну может помешать даже тонировка! Правда, не любая, а так называемая металлизированная.

Еще одна российская особенность приема – транслирование передач в системе SECAM.

Любители серьезной техники, как известно, предпочитают покупать компоненты по отдельности, имеющие обычно преимущество перед устройствами, сделанными по принципу «все в одном». К тому же такие системы легче расширять. Все бы хорошо, но, к сожалению, они в разы до-

Цветной переносной телевизор Premiera RTR-550Z



Ориентировочная цена – 3600 руб.

- Размер экрана – 5 дюймов (127 мм).
- Работа от гнезда прикуривателя и сетевого источника питания.
- Поддерживает стандарты PAL/SECAM/NTSC.
- Встроенный динамик, аудиовидеовход, выход на наушники, русскоязычное экранное меню, штыревая антена.

Цветной переносной телевизор Prology HDTV-850WNS



Ориентировочная цена – 7500 руб.

- Размер экрана – 8,5 дюйма (216 мм).
- Работа от гнезда прикуривателя и сетевого источника питания.
- Поддерживает стандарты PAL/SECAM/NTSC.
- Встроенный динамик, аудиовидеовход, выход на наушники, дистанционное управление, русскоязычное экранное меню.

Широкоформатный переносной телевизор Mystery MTV-910



Ориентировочная цена – 7500 руб.

- Размер экрана – 9,2 дюйма (234 мм).
- Работа от гнезда прикуривателя и сетевого источника питания.
- Поддерживает стандарты PAL/SECAM/NTSC.
- Встроенные динамики, аудиовидеовход, выход на наушники, дистанционное управление, аудиовидеовход (2 шт.), VGA-вход, S-video вход.

Телевизор, встроенный в солнцезащитный козырек, Premiera RTR-710X



Ориентировочная цена – 4500 руб.

- Размер экрана – 7 дюймов (178 мм).
- Поддерживает стандарты PAL/SECAM/NTSC.
- Встроенный динамик, аудиовидеовход, видеовход для подключения камеры заднего обзора, выход на наушники, дистанционное управление, русскоязычное экранное меню.

роже. Стоит ли игра свеч, каждый решает сам – в зависимости от потребностей и финансовых возможностей. Тем не менее и такой вариант стоит рассмотреть.

В подобных системах роль телевизора исполняют уже два совершенно разных компонента – монитор и ТВ-тюнер, что само собой подразумевает внешнюю антенну. Можно выбрать любой монитор (потолочный, для подголовника, передней панели, козырек и т.п.) или даже несколько одновременно, а сигнал на них подавать с внешнего тюнера. Все хорошо и удобно, но, опять-таки, при выборе последнего надо помнить: часть тюнеров управляется по своей шине, а потому вся система должна быть одной фирмы. И снова – тот же SECAM. Его поддерживают далеко не все модели, а установка дополнительного транскодера (для перевода, скажем, в PAL) – дополнительные затраты.

Мониторы, объединенные с DVD-проигрывателем в едином корпусе – не редкость, есть даже полностью переносные, работающие как в машине, так и от аккумуляторов. Использовать их вместе с внешним тюнером также возможно. Главное, чтобы на таком мониторе был видеовход.

ШИРЕ ИЛИ ВЫШЕ?

В последнее время все большее признание получают так называемые широкоэкранные телевизоры и мониторы, что легко объяснимо. И прежде всего потому, что панорамную картинку человеческий глаз воспринимает лучше. У широкоэкранных ТВ отношение сторон 16:9, а у более привычных для нас телевизоров – 4:3 (именно под такой формат рассчитано российское телевидение). Вполне логичен вопрос – что будет с изображением? В этом случае на широкоэкранных предусмотрено три основных режима: растягивание картинки, срез части изображения в верхней и нижней части и показ полной картинки, но с полосами по бокам. В дорогих моделях могут применять и хитрые алгоритмы, когда в центральной части изображение остается с исходными пропорциями, а снизу и сверху – растягивается. Что выбрать? Для фильмов, однозначно, лучше подойдет 16:9, а если расширение системы не планируется и кино – это не для вас, новости привычнее смотреть в формате 4:3. В общем, решать только вам.

Шестьдесят лет назад людей, как магнитом, тянуло к голубым экранам, редкие счастливчики собирались вокруг какого-нибудь экземпляра с ручной фокусировкой и увеличительной линзой… Теперь наоборот – телевизор следует за человеком. Что ж автомобиль – не худшее место для его новой прописки. □

Широкоформатный цветной монитор Alpine TME-M710



Ориентировочная цена – 15 000 руб.

- **Размер экрана – 6,5 дюйма (165 мм).**
- **Может быть установлен как в подголовник, так и на переднюю панель.**
- **Встроенный динамик, разрешение 1200 (гориз.) х 234 (верт.), два аудиовидеовхода, выход на наушники, дистанционное управление, русскоязычное экранное меню, фирменная функция «визуального эквалайзера».**

Автомобильный ТВ-тюнер Alpine TUE-T252TX



Ориентировочная цена – 14 000 руб.

- **Прием в системе PAL/SECAM, выходной сигнал – PAL.**
- **Декодер NICAM-стереозвука и телетекста, 4-канальная разнесенная антенная система, пульт ДУ и выносной ИК-приемник в комплекте. Экранное меню на различных языках, включая русский, аудиовидеовыход (стерео) и аудиовидеовход (стерео).**

...В БОЛЬШОМ ГОРОДЕ

Наименование – аккумулятор BigCity.

Ориентировочная цена – от 1000 руб.

Жителям мегаполисов приходится подстраиваться под требования большого города. Что поделать. Вот и ООО «Компания Электростарт» выпустила новые кальциевые аккумуляторные батареи BigCity, особенно эффективно работающие, по заверениям производителя, в городских условиях. Свинцово-кальциевый сплав, применяемый при изготовлении пластин, позволяет длительное время не обслуживать аккумуляторы в процессе эксплуатации, а также способствует получению высоких пусковых характеристик.



ПОЗИТИВНЫЙ ОЧИСТИТЕЛЬ



Наименование – очиститель автоотделки Cross Foam.

Ориентировочная цена – 230 руб.

Скоротать время, стоя в пробке, можно с помощью такого очистителя от компании Cross Foam. Распыляете средство на панель и прочие пластиковые элементы автомобильного убранства и протираете тряпочкой. Лето, солнце – нервы успокаиваются, результат поднимает настроение. Тем более что производитель обещает восстановление цвета, увеличение срока службы очищенных поверхностей, защиту от выцветания, а также снижение интенсивности накопления пыли. Средство не оставляет разводов.

МОДНЫЙ ДВОРНИК

Наименование – бесшарнирные щетки LEKSOR.

Ориентировочная цена – от 800 руб.



Щетки стеклоочистителя – как велосипед. Почти столько же лет в конструкции принципиально ничего не менялось. Но время пришло – в продаже все чаще встречаются новые, бесшарнирные щетки. Немецкая компания LEKSOR выпустила именно такие. Благодаря специальному напылению графитовых соединений новой формулы щетки стали менее восприимчивы к воздействию окружающей среды. Высокие показатели очистки достигаются и за счет конструктивных особенностей: аэродинамическая форма и равномерное давление вдоль всей кромки трущего элемента обеспечивают реальную эффективность очистки на скорости до 200 км/ч. Предлагаются щетки длиной 480, 510 и 530 мм. Все они – с универсальными адаптерами, что позволяет легко устанавливать их как на иностранные, так и отечественные автомобили.

ЧЕРНЫЙ ЛОСК

Наименование – чернитель бамперов Black Wax.

Ориентировочная цена – 70 руб.

Ничто не вечно под луной, а тем более под солнцем. Черные пластиковые бамперы, молдинги, корпуса зеркал и прочие новые когда-то детали становятся тусклыми, выгорая на солнце. Восстановить первоначальный цвет и яркость с помощью специального чернителя бамперов обещает компания ООО «НПП Астрохим». Производитель поясняет: образуемый защитный слой придает черным поверхностям первоначальный цвет, заглаживая мелкие царапины. Способ применения предельно прост: нанести средство, располировать – и получить удовольствие!



БИТЫ В ПОДАРОК

Наименование – набор инструмента OVERHAUL.

Ориентировочная цена – 300 руб.

Набор инструментов относят к числу самых распространенных подарков для мужчин. Компания AGA, эксклюзивный дистрибьютор инструмента OVERHAUL, представляет вариант такого подарка – набор профессионального инструмента различного профиля. Он укомплектован битами различной длины и силовым битодержателем-переходником с разными профилями (двенадцатигранник, внутренний шестигранник, внутренний TORX и т.д.). Изделия обеспечивают передачу высоких крутящих моментов и рассчитаны на длительный срок службы. Отметим, что на инструмент OVERHAUL предоставляется пожизненная гарантия.



НАРЯДИТЬ «КАЛИНУ»

Наименование – альтернативная оптика для «Калины».

Ориентировочная цена – 4100 руб.



■ «Калина» пришлась по вкусу разным группам покупателей, и не исключено, что среди них есть желающие украсить автомобиль альтернативной оптикой. Именно для этого в продаже появились задние фонари Street Storm. Они имеют светодиодный блок (матрица из 23 светодиодов), отражатели и подложку в вариантах «хром», «темный хром» и «черный матовый». Модель AL-3706 подключается к штатным ламповым патронам.

УБРАТЬ В ГРУНТ

Наименование – антикоррозионный грунт 2K Washprimer.

Ориентировочная цена – 200 руб.



■ Насколько долго проживет кузов автомобиля и как на нем будет смотреться краска, отчасти зависит и от того, каким грунтом он обработан. Но если при покупке автомобиля грунт не выбираешь, то при кузовном ремонте это делаешь. Химическая компания «ЭКОПОЛ» предлагает свой новый продукт – двухкомпонентный кислотный фосфатирующий грунт для антикоррозионной обработки металлических деталей кузова. Производитель гарантирует увеличение защитных свойств всей лакокрасочной системы.

ЛЕТНЯЯ НЕЗАМЕРЗАЙКА

Наименование – летняя стеклоомывающая жидкость SLT.

Ориентировочная цена – 50–60 руб.

■ Чтобы смыть с ветрового стекла следы «кислотного» дождика, остатки надоедливой мухи или просто уличную грязь, часто бывает мало обычной воды – требуется специальная жидкость. Как раз такую – «Стеклоомывающую жидкость SLT» выпустила компания «Трансбизнесинвест». В ее составе изопропиловый спирт, моющие добавки и ароматизаторы, она не содержит метанол и, по словам производителя, не только обладает приятным запахом, но и увеличивает срок службы щеток. За удаление следов от насекомых отвечает немецкое поверхностно-активное вещество.



СОЛНЕЧНОЕ ЗАТМЕНИЕ

Евгений Борисенков. Фото: Константин Якубов



Стекла в авто – не вклад в борьбу с клаустрофобией, а необходимый элемент безопасности. Проще говоря, лучше видишь – дальше будешь. Однако немало людей занято прямо противоположным делом – ухудшением прозрачности с помощью тонирующих пленок. Мы решили выслушать их аргументы.

ЖЕНСКАЯ ДОЛЯ

В принципе, ничего противозаконного в этом нет. Существует специальный ГОСТ 5727-88 (с изменениями от 2002–01-01), устанавливающий правила игры. Краткое изложение этого документа можно найти в приложениях к ПДД – прежде чем экспериментировать, прочитайте!

Поводов затонировать стекла больше чем достаточно. Жители южных районов спасаются от солнечной радиации – хорошая пленка отражает добрую половину лучей. Ездить в такой машине гораздо прохладнее, а элементы отделки салона не выгорают, не коробятся и не плывут.

В средней полосе иные приоритеты. Звезды, предприниматели и депутаты ценят приватность, впрочем, желающих скрыться за непрозрачным стеклом полно и среди простых смертных. У дам свой резон – не спровоцировать сильную половину на проявление знаков внимания. Они-то знают – в бесполом потоке двигаться безопаснее! Реже попадаются ценители красоты – тонировка в цвет кузова придает авто стильный вид. Проблем с подбором колера не бывает – солидные фирмы выпускают пленку пятидесяти оттенков!

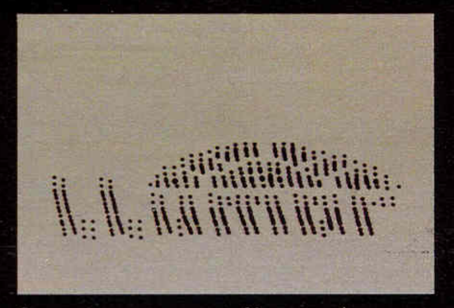
В явном меньшинстве поборники безопасности. Да и понимать ее можно по-разному. Одни полагают, что даже мелкие осколки закаленного стекла могут доставить крупные неприятности – пусть лучше останутся на подложке. Другие возлагают на пленку охранные функции – надежно держать в проеме разбитое злоумышленником окно. Некоторым образцам это вполне по силам, но вандалоустойчивый вариант много дороже.

А вот любителей тонированной оптики и зеркальных пленок вынуждены огорчить: и то, и другое у нас вне закона – от таких предложений стоит держаться подальше.

Вне зависимости от мотивов, успех мероприятия сильно зависит от качества пленки. Нынче на рынке можно встретить три основных вида. Первые, так называемые профессиональные, изготавливают чаще всего в США. Они удовлетворяют всем необходимым требованиям и отлича-



Выбирать пленку удобнее не в рулоне, а по специально подготовленным образцам.


Стилизованная надпись «LLumar» – фирменный знак качества.


Резать пленку надо специальным ножом – лезвие безопасной бритвы не годится.

ются завидной стойкостью – обычная пленка выгорает лет через семь, металлизированная служит вечно! Кстати, благодаря многослойной структуре влияние на температуру в салоне не зависит от степени черноты – с жарой хорошо справляются и абсолютно прозрачные экземпляры! Следующий вариант относится к эконом-классу. Делают их в развивающихся странах по фирменным рецептам, но скорость потери товарного вида у этих изделий гораздо выше. Третий вид – чистая контрабанда: не соответствует никаким ГОСТам, а в затонированном автомобиле ни зги не видно ни снаружи, ни изнутри.

К сожалению, отличить зерна от плевел не так-то просто. Лишь на лайнере (защитном слое, удаляемом при монтаже) пленок LLumar есть стилизованный логотип – в иных случаях косвенным ориентиром служит цена и (или) выражение лица рыночного торговца.


Выкраивать заготовку удобнее по месту, а доводить до ума – на рабочем столе.

Впрочем, качественное сырье еще не гарантирует приемлемый результат – надо набить руку и соблюсти технологию. Везет не всем – при средней норме 3,5 погонных метра пленки на машину иным самодельщикам не хватает и десяти! Короче, любителям не позавидуешь. Как обстоят дела у профессионалов?

ЖЕЛЕЗОМ ПО СТЕКЛУ

В уважающих себя мастерских стекла для тонирования не вынимают из проемов. Ничего удивительного – добрая половина надежно приклеена, извлечение остальных связано чуть не с полной разборкой двери и подъемного механизма. Неудобно, долго, дорого – словом, прошлый век! А вот без демонтажа внутренних уплотнений не обойтись – без «поднутрения» край пленки при опускании стекла может задраться.

Кроят заготовку обычно по месту, а трафареты используют лишь для сложных поверхностей (главным образом, всевозможных вставок и форточек). По шаблону работать сподручнее, но на все модели картона не напасешься. Кроме того, допуски у отдельных марок машин превосходят все мыслимые пределы! Порой кажется, что детали на конвейере подгоняют индивидуально. Выручает раскройный стенд с прозрачным столом и внутренней подсветкой.

Следующий шаг – усадка пленки по форме стекла. Если этого не сделать, надежного прилегания не добиться, а в зоне контакта образуются пузыри. С виду все просто – пленку укладывают на смоченное стекло защитным слоем вверх и разогревают феном. Проблема в том, что температура «исходящего» воздуха достигает 500–600°С, а местный перегрев чреват разрушением. Очевидно, тут нужна твердая рука!

После этого остается лишь вымыть и обезжирить стекло, нанести активирующий клей, установочный раствор, снять лайнер и приложить пленку. Контуры должны точно соответствовать прозрачной части стекла – на шелкографию ничего не приклеится!

Финишная операция называется выгонкой – мастер изгоняет из зоны контакта раствор и остатки воздуха, обеспечивая беззазорное соединение поверхностей. Нити обогрева здесь не помеха – пленка плотно облегает и их. Через несколько часов все окончательно высохнет, однако окна должны оставаться закрытыми еще не менее двух дней. Зимой, дабы застывшая влага не подняла поверхность, стекла принудительно высушивают тем же феном.



Принцип «семь раз отмерь» популярен не только у портных и сапожников.



«На сухую» с пленкой почти не работают – бачок с раствором всегда под рукой.



Формование пленки – самая ответственная операция, ведь ошибка чревата заменой стекла.



Тонируя черный автомобиль столь же черной пленкой, работать приходится днем с огнем.

ТЕМНОЕ ДЕЛО

Проблему «куда податься?» лучше всего решать по рекомендациям. Как еще отыскать профессионала, знающего и любящего свое дело! А для первопроходцев есть несколько рекомендаций.

Важнейшее условие качественной работы – почти идеальная чистота. Поэтому помещение должно быть хорошо изолировано от смежников. Особо опасные соседи – «жестянка» и шиномонтаж.

При себе клиент должен иметь лишь машину и кошелек. Шампунь, пленка, пистоны и прочая дребедень – не его забота.

Оборудование, при всей его скудности, должно быть специализированным. Бачок для опрыскивания цветов в данном случае не годится – в профессиональном, к примеру, есть фильтр для воды. А нож, предназначенный для резки пленки, только внешне схож с канцелярским – он из куда более прочной стали.

Профессионалы работают аккуратно, но споро – процесс, как правило, не занимает более трех часов.

Ориентировочные цены в Москве – около 20 у. е. на машину за материал и 75 – за работу. Иномарки обходятся подороже – в среднем 130 у. е.

Настоящие мастера качество гарантируют. Разумный срок действия обязательств – не менее двух лет. ■

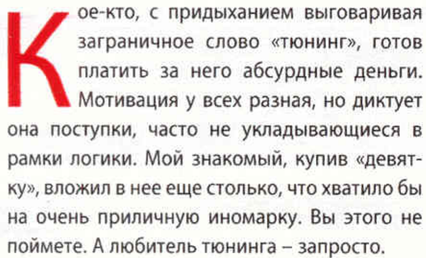
Благодарим компанию «СОЛАРЕКС» за помощь в подготовке материала.



И СЫН ОШИБОК – ТЮНИНГ!..

Анатолий Вайсман

ДЕНЬГИ, ОТДАННЫЕ ЗА ФОРСИРОВАНИЕ ДВИГАТЕЛЯ, ЧАЩЕ ВСЕГО ОКАЗЫВАЮТСЯ ВЫБРОШЕННЫМИ НА ВЕТЕР…



Кое-кто, с придыханием выговаривая заграничное слово «тюнинг», готов платить за него абсурдные деньги. Мотивация у всех разная, но диктует она поступки, часто не укладывающиеся в рамки логики. Мой знакомый, купив «девятку», вложил в нее еще столько, что хватило бы на очень приличную иномарку. Вы этого не поймете. А любитель тюнинга – запросто.

Конечно, «тюнинги» бывают разные. Кто-то раскошелился на аэродинамический «обвес» – и доволен. Заметим, порой и речи нет о снижении сопротивления воздуха – важней «понты», как говорят молодые люди. Впрочем, это творчество довольно безобидное – не то что «тюнинг», затрагивающий подвеску, управление, колеса, тормоза – тут, извините, и убиться недолго. Увы, последнее уже не предмет спора – подтверждено печальной практикой. Многие не жалеют денег и на доработки двигателя, трансмиссии: «Отдам еще три тонны «зелени» – и «пятнашка» полетит быстрей пули. А на худой конец – соседу нос утру!»

В принципе, мечтать не вредно. Но лишь до того рокового момента, пока «лох» не окажется в опытных руках дельцов от тюнинга. Деньги, отданные за форсирование двигателя, чаще всего оказываются выброшенными на свалку вместе с его обломками. И чем больше раскручивается эта мода, тем чаще попадают в нашу мастерскую приверженцы тюнинга. Есть принципиальная разница между естественным износом двигателя и его внезапным разрушением. В первом случае мотор, меняя хозяев, проходя один за другим капремонты и т.д., может служить хоть миллион километров. Во втором?.. Бывало, переборщив с наддувом, мотор разваливали в первой же поездке. Ну а большинство владельцев «умеренно благополучных» (скажем так) моторов рискуют столкнуться с поломками после пробега 5–10 тыс. км – результат тоже безрадостный.

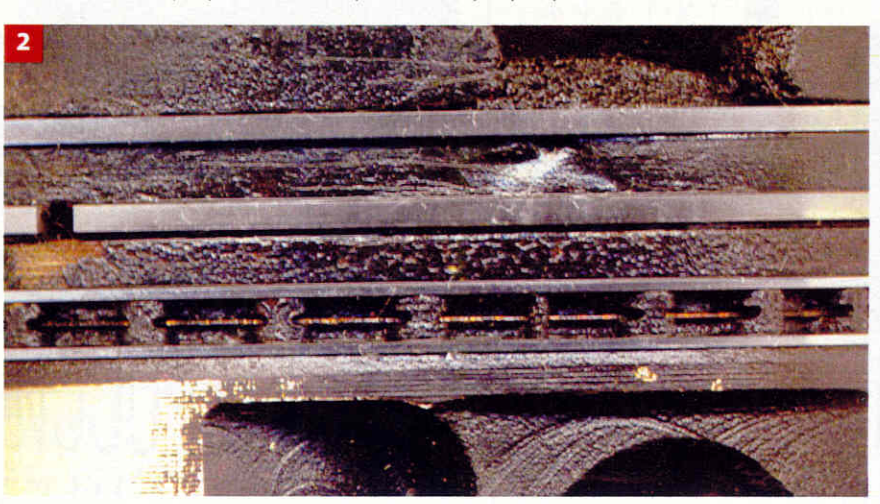
Около года назад побывал у нас владелец ВАЗ-2109 – карбюраторного, с двигателем 1,6 л. Понятно – «полусамоделка» какой-то тюнинговой фирмы. Пробег – с постоянной детонацией – героически завершился на отметке 7000 км. Наладить работу двигателя с обычной системой зажигания хозяин, по его словам, не мог, а в тюнинговой конторе мудро посоветовали ездить не на 95-м бензине, а на 98-м! Перед разборкой мотора в одном из цилиндров мы намерили компрессию все еще на уровне 16,5 кгс/см^2! Какой же бензин здесь нужен, чтобы избежать детонации? Боюсь, что и АИ-98 «слабоват».

После расточки блока, замены поршней, клапанов и т.д. мы оснастили мотор микропроцессорной системой автоматической регулировки УОЗ – знакомым вам «Силычем». Оптимальную величину установочного УОЗ – около 2° – определили пробными выездами. Владелец той «девятки» все же ездит на бензине АИ-95. Пока – благополучно.

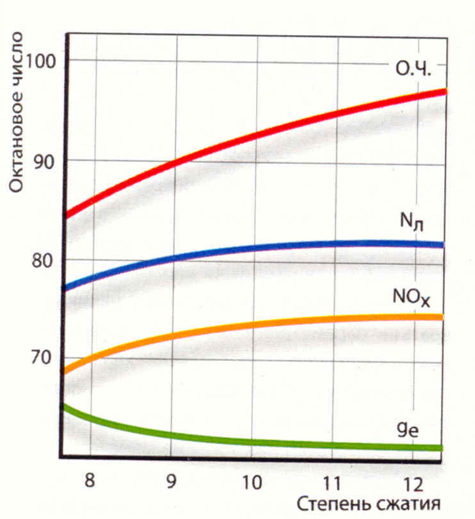
Сравнительно недавно попала к нам еще одна «Самара» – опять с двигателем 1,6 л, карбюраторным восьмиклапанным. Убитый



1 Поршень приказал долго жить.



2 Боковая поверхность в зоне повреждения начала оплавляться.



Влияние степени сжатия на требуемое октановое число бензина (диаметр цилиндра 82 мм). Здесь же $N_л$ – литровая мощность двигателя, g_e – удельный расход топлива, NO_x – содержание окислов азота в выхлопных газах.

горем юноша сообщил, что «тюнинг» обошелся ему более чем в две тысячи «зеленых» – и вот… Мотор дымил, странно шумел, машина еле exала. Естественно, разобрали. Поршни произвели сильное впечатление, особенно тот (см. фото 1, 2), что развалился. Обломками надрало зеркало цилиндра. Происхождение поршней вызвало у нас сомнения. Ну а где взять другие, да еще ремонтного (82,4 мм) размера? На одной из тюнинговых фирм удалось купить кованые поршни. Правда, глубина выемок в них оказалась меньше, чем в стандартных. А почему? Мастер участка тюнинга двигателей просто сразил ответом: «По нашим расчетам, клапаны с поршнями не встретятся!» Но штука в том, что на протяжении беседы мастер все время путал понятия «степень сжатия» и «компрессия», а эти вольности вызывают недоверие!

Между тем «Тюнинг-центр» напоминал муравейник: полон двор автомобилей, вокруг суетятся молодые ребята в красивых спецовках. Видать, дело хлебное!

…Итак, поршни есть. Правда, чтобы они не доставали до прокладки головки блока, пришлось их «отторцевать» на 0,4 мм. Заодно измерили степень сжатия: 12,5! При такой даже на бензине АИ-98 возможна детонация, а уж на АИ-95 – наверняка. Кстати, давно известно, что чрезмерное увеличение степени сжатия «благ» почти не приносит: литровая мощность и удельный расход как бы стабилизируются, зато в выхлопе достигается наибольшее содержание вредных окислов азота (см. рис.).

Мы предложили владельцу отказаться от подобной форсировки: соберем, мол, нормальный мотор… Куда там! Юноша, видать, и сам уже насквозь тюнингованный! Согласился лишь установить под головку блока дополнительную прокладку. Не лучшее решение, но все же степень сжатия снизилась до 11,8. Пояснили хозяину, что и при этом мотор долго не проживет – надо совершенствовать зажигание – например, применить одну из современных адаптивных систем, подстраивающихся под реалии двигателя. Владелец, слава его разуму, дал «добро»! Поставили и ему «Силыча». Иногда звонит, делится наблюдениями. Тысяч десять машина с того дня прошла. Что дальше – увидим.

Конечно, есть серьезные, заслуживающие доверия тюнинговые фирмы. Но вокруг любой модной и дорогостоящей услуги автомобилистам непременно кучкуются группки малограмотных людей, желающих лишь нажиться – эти прилипалы порой погоду и делают…

Сами же «любители тюнинга» зачастую весьма туманно представляют себе, что такое мощность двигателя, компрессия, детонация и т. д. Поди объясни им, что «пережатый» мотор ожидаемой мощности не выдаст – будет очень жестко работать, а потом просто развалится от детонации!.. Какой тут «просвещенья дух», когда за каждым углом предлагают тюнинг!.. □

«ОБЩИЙ ПУТЬ» БЕЗ ПОМЕХ

Геннадий Емелькин

В июньском номере журнала мы начали беседу о дизелях. Давайте продолжим?

Нынче даже отъявленные конкуренты признали достоинства форсунок системы «коммон рейл» – очень компактных, с высоким быстродействием (фото 1). Но и цена – по товару: до 400 у.е. за штучку. Говорят, форсунки не менее долговечны, чем ТНВД, лишь бы качество топлива не подвело. Ремонт форсунок не предусмотрен, но если повезет, то можно купить к ним распылители. Требования к точности дозирования топлива высочайшие, так что полагаться только на качество их изготовления, хотя бы и исключительное, нельзя – пропускная способность отверстий все равно не одинаковая. Значит, контролировать равномерность подачи придется блоку управления двигателем. А чтобы упростить ему задачу, каждая изготовленная форсунка проходит тарировку на стенде и получает свой код, нанесенный на корпус. Код форсунки при помощи сканера вводят в память ЕДС, и она адаптируется к конкретному двигателю.

Здесь пора информировать самодеятельных ремонтников: меняя форсунки, обязательно ставьте новые уплотнительные шайбы! Прежние уже деформированы – сэкономив на них копейки, вы рискуете прожечь головку блока.

По мере увеличения пробега форсунки загрязняются – время от времени их стоит почистить. Владельцы бензиновых двигателей с этим давно освоились. А чем хуже владельцы дизелей? На «коммон рейле» промыть форсунки проще, чем на бензиновом двигателе, – дорогое оборудование не требуется. Штатный подкачивающий насос сам будет подавать моющую жидкость в ТНВД, но учтите, что здесь она особая – это не аналог «бензинового» сольвента. Итак: разъединяем магистраль между подкачивающим насосом и баком. Отрезок гибкого шланга одним концом подсоединяем к насосу, другой погружаем в емкость с сольвентом для дизелей. Сливную магистраль (обратку) тоже разъединяем и погружаем в емкость с сольвентом. Пускаем двигатель. Обычно для промывки форсунок достаточно одного флакона (около 1 л) очистителя. Напоследок остается лишь заменить топливный фильтр.

Как и для бензиновых двигателей, некоторые фирмы предлагают простейший способ промывки – составами, которые заливают прямо в бак. Разбирать ничего не надо. Но если пробег автомобиля до промывки большой, простота может здорово навредить: грязь, наросшая на стенках бака, в топливных магистралях и т.д. (и не особенно мешавшая хозяину!) покинет привычные места и двинется к топливному фильтру, форсункам и т.п. В результате работа двигателя не только не улучшится – он может потерять мощность, даже заглохнуть и не запускаться. Кончится такой «опыт» демонтажем топливного бака, разборкой и очисткой всей топливной системы.

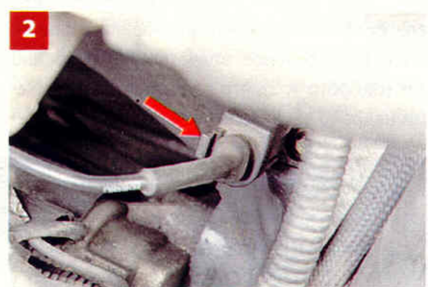
Когда мотор работает, блок ЕДС непрерывно анализирует показания датчика положения коленвала (фото 2), отслеживая «вклад» каждого цилиндра в работу двигателя по изменению углового ускорения – и при необходимости меняет как момент впрыска, так и дозу топлива для того или иного цилиндра. В этом своем выборе блок управления одновременно опирается и на сигналы датчика фазы (положения распредвала) (фото 3). Результат – более равномерная и эффективная работа дизеля при минимальном расходе топлива.

Количество воздуха, участвующего в процессе сгорания, контролирует датчик массового расхода (фото 4). В бензиновых двигателях ДМРВ почти такой же, но различий достаточно – попросту, тот и другой невзаимозаменяемы. «Дизельный» вполне надежен, а если и страдает, то чаще всего от бомбардировки твердыми частицами пыли или маслянистых отложений. Когда он загрязнен, начинает врать – параметры искажаются, динамические, скоростные и «расходные» характеристики машины ухудшаются. Иногда помогает очистка измерительного элемента (процедура тонкая), а если нет, тогда не миновать покупки нового, что обойдется в 200–400 у.е. В российских условиях не резон экономить на воздушных фильтрах: меняйте почаще, с интервалом хотя бы 7–8 тыс. км, – глядишь, ДМРВ прослужит дольше.

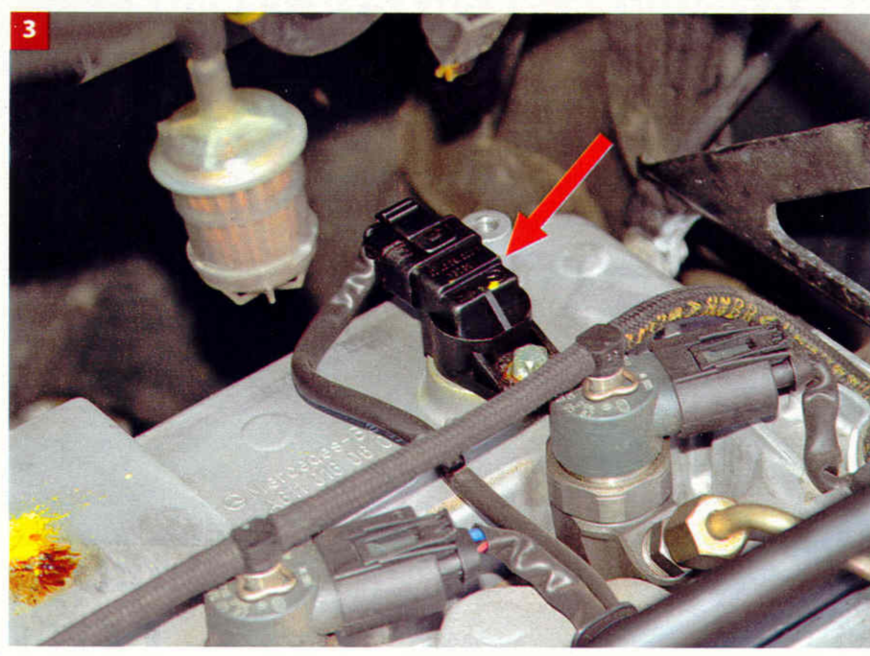
ГРМ дизелей приводится так же, как бензиновых, – например, зубчатым ремнем (иногда довольно непредсказуемым!). Нынче многие фирмы отдают предпочтение цепи. Последнее обстоятельство порой и подводит лю-



Электроуправляемая форсунка для дизеля.



На картере сцепления – датчик положения коленчатого вала.



Положение распредвала контролирует датчик на клапанной крышке.

Датчик массового расхода воздуха на обычном месте.



Нерационально! Начинку удалили еще исправной.

дей, наивно полагающих, что про цепь можно забыть. Подстраховывая легкомысленных, блок управления следит за показаниями датчиков положения коленчатого и распределительного валов. Выявив чрезмерное расхождение, определит, что цепь и звездочки изношены, и зафиксирует ошибку.

Встроенная система диагностики строго следит за исправностью датчиков и исполнительных механизмов и порой запрещает пуск двигателя. Например, при отказе датчиков положения коленчатого и распределительного валов или при отключенном питании хотя бы одной форсунки. Случись это на работающем двигателе – он остановится.

Для уменьшения вредных выбросов в выпускной системе дизеля устанавливают нейтрализатор либо сажевый фильтр. Срок их службы, по дизельным меркам, скромен – 80–100 тыс. км пробега. Первые признаки неблагополучия – падение динамики автомобиля и черный выхлоп. Цены на эти узлы заоблачные, до 1000 у.е. – очевидно, они не пугают только убежденных поборников экологии! Вряд ли эту политику цен можно приветствовать, ведь продвинутые любители дизеля просто удаляют отслуживший элемент (фото 5). Тут, заметим, есть тема для разговора. Во-первых, начинку нейтрализатора выбрасывают порой сгоряча – той, что на фото, еще служить бы… Во-вторых, поставив на место пустой корпус, есть шанс нарваться на ухудшение работы дизеля – в том случае, когда сопротивление выпускной системы было изначально учтено при настройке двигателя. Теперь оно исчезло и оркестр играет вразнобой, к тому же звук выхлопа звонче, уха не ласкает.

Другой популярный вариант – поставить вместо нейтрализатора или сажевого фильтра проставку-пламегаситель, чье сопротивление близко к исходным вариантам. Акустические характеристики системы почти не меняются. Такие проставки продаются в специализированных магазинах, торгующих деталями выпускной системы. В России дизельных легковых машин еще очень мало, а потому не ломятся от запчастей к ним полки магазинов. Ситуация постепенно меняется к лучшему – ведь моторизованная публика уже наслышана о достоинствах экономичного дизеля «коммон рейл», в том числе о его передовой системе самодиагностики. Она облегчает жизнь и владельцу, и специалистам сервиса, помогая им квалифицированно обслуживать машину. □

Благодарим специалистов фирмы «ДИАС-СЕРВИС» за помощь в подготовке материала.

ОТПЕТЫЕ МОШЕННИКИ

Геннадий Непряжин

Даже на велосипед нынче модно ставить кое-какие приборы, а человек к хорошему привыкает в два счета – и вот уже крутить педали без спидометра или системы навигации ему невыносимо. Но тут вместо мотора – сам хозяин. Пока здоров, контролирует себя без лишних приборов. С мотоциклом и автомобилем сложнее: силовой агрегат, разработанный хоть самым гениальным конструктором, по возможностям самоконтроля никак не дотягивает до знаменитого Терминатора. Следить за его системами совершенно необходимо: чуть недоглядев, окажешься, как минимум, с пустым топливным баком. Это первое (и самое безобидное!) предупреждение ротозею. Надо ли подробно расписывать, чем грозит потеря охлаждающей или тормозной жидкости? Утечка масла или пропажа давления? Даже при самых благополучных показаниях контрольных приборов отнюдь не исключены отказы коварных систем, но все же не зря ваше внимание привлекают к самым «криминальным» показателям, вроде перегрева двигателя или отсутствия давления масла. Это сигнал к немедленной остановке, толчок классическим раздумьям на тему «Что делать?». Ехать наудачу никак нельзя.

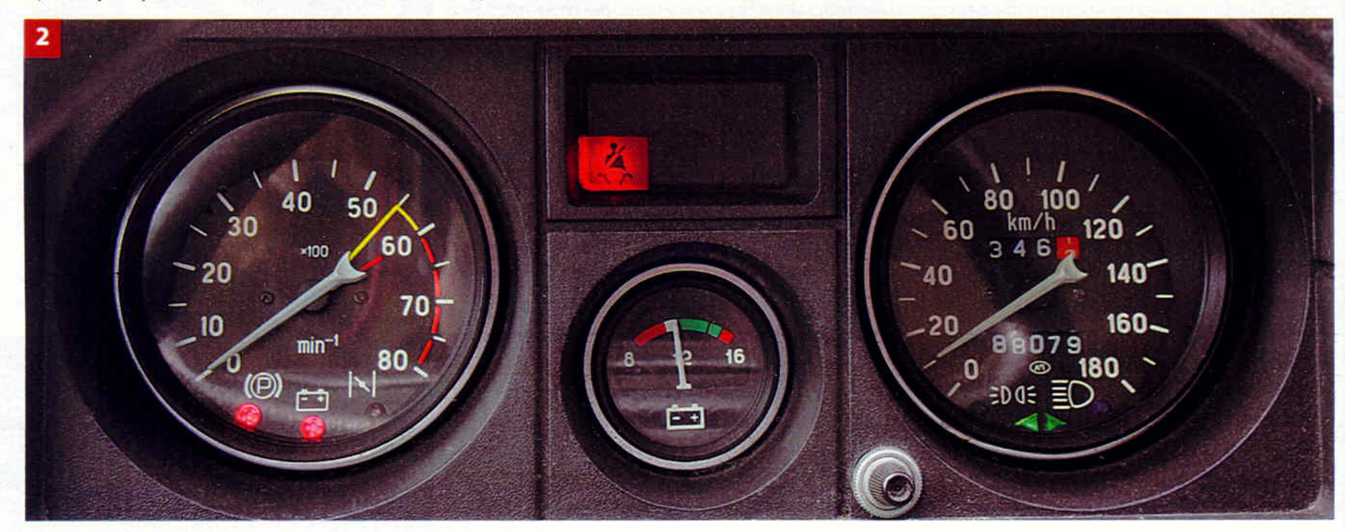
Минимальный набор контролируемых водителем показателей – это скорость автомобиля, количество топлива в баке (в том числе резерв), температура охлаждающей жидкости, реже – давление в системе смазки. Как правило, их дополняют контрольные лампы – минимально допустимого давления масла, контроля зарядки батареи, включенных осветительных приборов (отдельно – дальнего света фар), указателей поворота. В сущности, такой набор уже позволяет ездить достаточно уверенно.

С некоторых пор из спорта в семейные машины перекочевал тахометр. Насколько он здесь нужен, вопрос спорный. Более-менее опытный водитель переключает передачи скорее по слуху и иным ощущениям, а не разглядывает циферблат. Да и перекрутить современный двигатель с исправным ограничителем оборотов можно только при торможении машины пониженной передачей, когда скачок оборотов ощутим и без тахометра.

Не редкость на приборном щитке (главным образом – устаревших карбюраторных машин) и так называемый эконометр. Спокойному водителю эта штука помогает беречь топливо. Здесь же встречаются вольтметр или амперметр – как альтернатива контрольной лампочке генератора либо совмещенные. Случается, кто-то забывает отпустить стояночный тормоз, да так и едет,



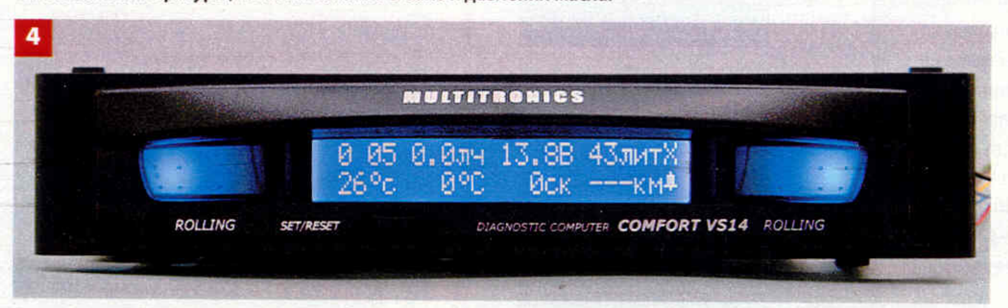
Щиток приборов ВАЗ-2110, 2111, 2112... – вплоть до «Шеви-Нивы».



Щиток приборов ВАЗ-2105 с тахометром и спидометром «шестерки».



Указатели температуры, остатка бензина в баке и давления масла.



Наш «поверочный» прибор – диагностический компьютер MULTITRONICS. (Альтернатива щитку приборов!)

изнашивая колодки, шины и т.д. В помощь забывчивому – сигнализатор, обычно это красная мигающая лампа. О включенной аварийной сигнализации водителю напомнит мигание другого индикатора. А еще есть контрольная лампа падения уровня жидкости в приводе тормозов (ниже уровня min в бачке). Атрибут современного автомобиля (с ЭСУД и впрыском) – сигнализатор «непорядка» в силовом агрегате: загорается надпись CHECK ENGINE (проверь двигатель), либо символ с изображением двигателя (см. фото 1). На дизельном автомобиле должна быть контрольная лампа свечи накаливания.

Ряд дополнительных функций – контроль закрытия дверей, застегнутых ремней безопасности, уровня масла в двигателе или омывающей жидкости в бачке, уровня охлаждающей жидкости в расширительном бачке и т. д. – нередко возлагают на так называемый блок индикации бортовой системы контроля – соответствующие лампочки в нем, а не на щитке приборов. Кроме того, многие автомобили прямо на конвейере комплектуют маршрутным компьютером.

Понятно, что показания всех приборов на щитке должны легко читаться, защитные стекла – не бликовать и т.д. Последнее, заметим, не самая простая задача. Помните, приборы первых ВАЗ-2105 закрывали хитрой формы стекла, присутствие которых можно было определить разве что на ощупь. Или очень сильно отклонившись в сторону. Увы, позднее на этом сэкономили…

Расположение перечисленных нами указателей, лампочек и т. п. на щитке – дело разработчика. А он может руководствоваться разными соображениями, не в последнюю очередь технологичностью изготовления и монтажа на машине. Самые современные щитки, например «десятки», «Калины» (фото 1), – фактически неразборные. Ремонтопригодность почти никакая. Оправдать такой подход можно, если приборы надежны, ведь по цене они на уровне дорогой автомагнитолы. К счастью, жалоб автовладельцев почти нет – отказов немного.

Ну а если потребуется заменить такой щиток, решение заводских конструкторов вам, возможно, понравится – тут даже трос спидометра отключать не надо, ведь троса нет! Спидометр электронный, работает от датчика скорости на коробке передач. Меняя щиток, достаточно перестегнуть парочку разъемов.

На устаревших машинах часто найдете разнесенные указатели (фото 2 и 3). Выглядит архаично, зато любой отказавший элемент можно заменить, сохранив остальные, и на этом ощутимо сэкономить.

Кстати, это расширяет возможность доработок. Но фото 2 – панель приборов ВАЗ-2105, на которой вместо круглой комбинации приборов (температура двигателя, указатель уровня топлива, лампы контроля генератора и аварийного давления масла) установили тахометр от ВАЗ-2106. Вместо штатного спидометра – «шестерочный», со счетчиком суточного пробега. На фото 3 – центральная консоль («борода») ВАЗ-2107, где вместо часов врезаны три прибора от ВАЗ-2106 (см. фото 3). А часы есть в магнитоле.

Несколько слов о самих приборах. Начнем с механического спидометра (фото 2). В отличие от упомянутого выше электрического, он приводится тросиком (по-научному – гибким валом). Болячки подобных конструкций известны уже лет сто – в их основе механический износ, отсутствие смазки или застывшая на морозе смазка, поломки деталей. Например, при обрыве пружинки, возвращающей стрелку к нулю, последняя тут же застынет на рекордной скорости. Но коварней ситуация, когда усилие некачественной пружинки снижается и прибор день ото дня все охотней завышает скорость – к нулю-то стрелка возвращается. Вот и разберись тут…

Стоит заметить, что автомобильные приборы в тысячи раз дешевле аналогов, например, на «Боинге». Обратная сторона этой медали – низкая точность показаний. Все спидометры врут, в основном завышая показания. Это предусмотрено техническими требованиями к их регулировке: поскольку разброс показаний все равно неизбежен, диапазон регулировок несколько сдвинут вверх. Кто-то в свое время метко назвал эту технологию «комплимент водителю». А вот спидометр, занижающий скорость, скорей всего неисправен (возможно, в нем уже «поковырялись»). Особенно заметно вранье на больших скоростях. Если ваш ВАЗ-2109 запросто выдает 170–180 км/ч, то первым заслуживает похвалы спидометр – ни скромная мощность двигателя, ни топорная аэродинамика подобного чуда не объяснят.

Тут уместно вспомнить и о колесах с шинами. Увеличив их размерность по сравнению с родными, вы в такой же степени увеличиваете фактическую скорость по сравнению с приборной. Вот сколько вопросов, друзья!

Немало врут указатели температуры охлаждающей жидкости, из-за чего читатели бомбардируют нас вопросами. А специалисты заводов неустанно повторяют, что эти показатели всего лишь ориентировочные.

Указатель уровня топлива. Осторожней! Даже в вертикальном баке «Жигулей», где проблем меньше, он может врать безбожно. Ну а если вы катите на малознакомой «десятке», чей плоский бак полупуст, то рискуете встать среди чиста поля…

Однажды мы решили сравнить показания некоторых автомобильных приборов и маршрутного компьютера. Оказалось, что все указатели на щитке – отпетые мошенники, но особенно спидометр! Он показывал 120, когда на дисплее компьютера читалось 109. При таком раскладе кое-кто наверняка скажет: «Зачем только я подключил к машине эту чертову штуку!..» □

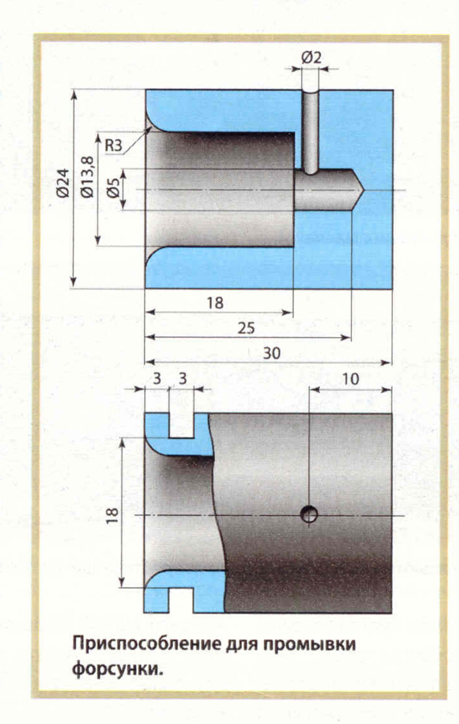
ДУШ ДЛЯ ФОРСУНКИ

Борис Ездаков

На автомобилях ВАЗ последних генераций широко применяется новая электронная система управления (ЭСУД) Bosch 7.9.7. Перечень диагностических кодов существенно расширился, что облегчает поиск и устранение неисправностей двигателя. Но автомобилист, решивший самостоятельно обслуживать машину (или хотя бы не лишенный любознательности!), должен правильно понимать смысл некоторых кодов. Например, «протокол» системы Bosch 7.9.7 содержит код неисправности Р 300. В переводе с немецкого это звучит так: «обнаружены случайные (множественные) пропуски зажигания». А коды Р 301, Р 302, Р 303, Р 304 – «обнаружены пропуски зажигания в первом (втором, третьем, четвертом) цилиндре».

Полагаете, тут все ясно? Ошибаетесь. Конечно, при неисправностях самой системы зажигания (свечей, проводов, катушек и т. д.) появятся перебои в работе цилиндров или какой-то вообще откажет – в полном соответствии с названием этих кодов. Упадет мощность, мотор начнет потряхивать… Но на самом деле разработчики протокола Bosch 7.9.7 имели в виду более широкий круг проблем (скорей всего за формулировку «пропуски зажигания» стоит помянуть недобрым словом переводчика!). Перечисленные коды могут указывать и на то, что отказала форсунка какого-то цилиндра (не управляется или засорилась), упала компрессия (завис или прогорел клапан и т.п.) – а значит, нужно говорить о пропусках в воспламенении («пропусках вспышек»), не обязательно связанных с зажиганием!

Вы спросите, как контроллер узнает об этих событиях? По изменению характера и уровня крутильных колебаний коленвала. Вы наверняка видели, как мотор, который «троит», дергается в ответ на крутильные колебания коленвала. Исправный же работает намного ровнее. Опираясь на сигналы датчиков положения коленчатого и распределительного валов, контроллер решает, какой из цилиндров виноват в неравномерности работы, но



Приспособление для промывки форсунки.

при этом не отличает убитую свечу от прогоревшего клапана.

Обнаружив пропуски вспышек, допустим, в первом цилиндре, стоит сразу проверить компрессию. Нормальная? Проверим заодно и свечу. В порядке? Тогда, если мотор восьмиклапанный, попробуем заменить блок катушек зажигания заведомо исправным. В шестнадцатиклапанном моторе меняем местами катушки зажигания. Если ошибка переместилась в другой цилиндр, то вы уже знаете причину! На восьмиклапанном моторе также проверяем высоковольтные провода. Можно и свечи. Но если «перекрестный допрос» системы зажигания ничего не дает, остается грешить на форсунку. А что с нею сделаешь в гаражных условиях? Вряд ли у вас имеется специальный проливочный стенд – его не в каждом сервисе найдете. Но можно поменять местами форсунки соседних цилиндров. Если ошибка перекочевала из первого цилиндра во второй – значит, виновата засорившаяся форсунка. Хотите – поставьте новую. Но есть возможность промыть отказавшую. Потребуются очиститель карбюратора (обязательно с припиской «синтетическая формула», другие неэффективны) и несложное приспособление (см. рис. и фото). Форсунку вставляем в приспособление и закрепляем штатной скобочкой – под нее есть пазы.

Конечно, для промывки необходимо открыть форсунку, подав на нее напряжение 12 В. И, кстати, очень рекомендую промыть ее в обоих направлениях. Как правило, процедура себя оправдывает. □



Промываем снятую форсунку очистителем карбюратора.

«КОПИЛКА» ПОД СИДЕНЬЕМ

Владимир Арбузов

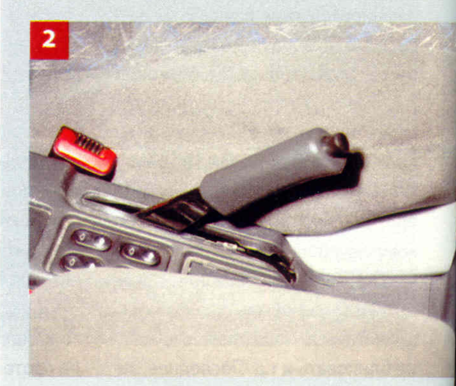
Щели между передними сиденьями и коробом тоннеля «десятки» обладают одним неприятным свойством – уж если в них что-нибудь проваливается, достать пропажу будет непросто. Ключи от квартиры, зажигалка, авторучка и прочая карманная мелочь закатывается под сиденья таким образом, что человеку крупной комплекции придется изрядно попыхтеть, чтобы извлечь все это.

После нескольких таких упражнений мы попробовали заделать эту «копилку» раз и навсегда. Способ оказался несложным, но весьма результативным.

Снимаем с крючков обивку сиденья со стороны кожуха и закладываем под нее валик из подходящего уплотнителя – поролона, микропористой резины, пенополиуретана и т.п. (фото 1). Объем его должен быть таким, чтобы натянутая поверх него обивка сиденья слегка касалась облицовки тоннеля.



Нелишним будет «законопатить» дыры между передними краями сидений и воздуховодом. Для этого мы использовали пенополиуретановую термоизоляцию труб – она не впитывает влагу и благодаря собственной упругости хорошо держится на месте (фото 2).



БЕЗМЕНОМ – НЕ НА ГЛАЗОК!

Борис Ездаков

О бабке, проклинающей купленного пороса, вспоминают в тех случаях, когда простая операция на машине оборачивается неожиданными осложнениями. Например, меняя колпачки, начали рассухаривать клапан – и тут… бац! Сухарик улетел. Запасного нет. Что теперь делать?

Неспроста мы уделяем столько внимания газораспределительному механизму. Его капризы известны многим, а ошибки в обращении с ним чреваты немалыми потерями. Регулировочные операции на ГРМ даже восьмиклапанного двигателя требуют полной собранности, мы же поговорим о более сложном, 16-клапанном.

Здесь свои секреты. Допустим, после демонтажа вы вернули шкивы на место – как положено, по меткам, – затянули болты… а надеть ремень трудно, даже невозможно! Вся штука в небольшой (доля зуба) ошибочке. Так родилось «изобретение», показанное на фото 1. Выставляя шкивы, фиксируем их взаиморасположение этой рейкой и потом уже затягиваем болты. Ремень сядет на место как миленький!

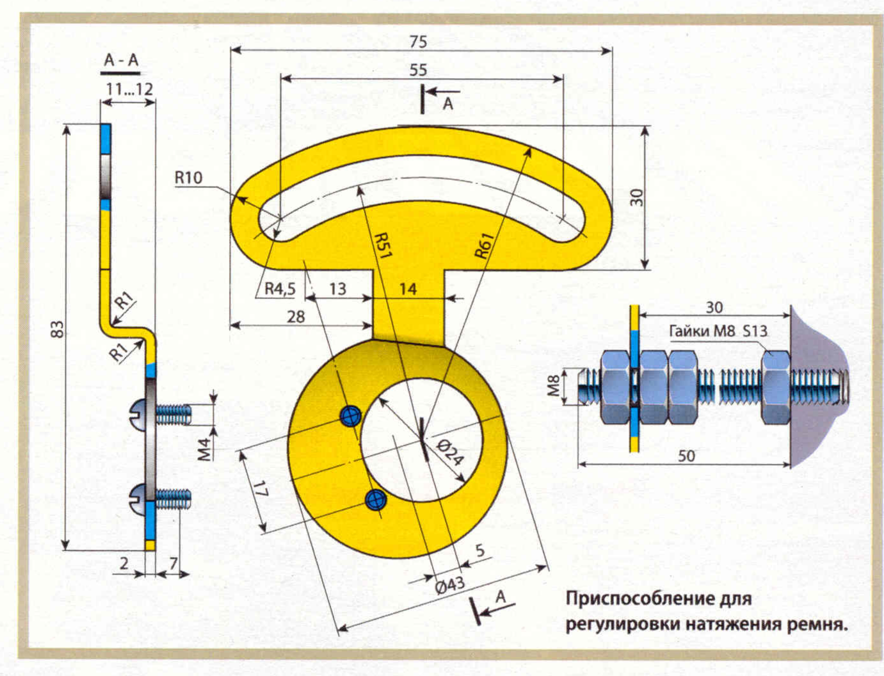
Другая ситуация: ремень слишком ослаб. Вы смело отпускаете гайку ролика ключом «на 17» и тут… бац! Шкив распредвала выпускных клапанов неожиданно провернулся под провисшим ремнем. На сколько, вы не заметили, но ведь ошибка даже на один зуб недопустима! Хочешь не хочешь, придется заново все выставлять, теряя время. В следующий раз вспомните наш совет. Его смысл отражен на фото 2 и в комментариях не нуждается. Заметим лишь, что «крокодил» здесь такой, как на проводах для «прикуривания», а главное – поставить его прежде, чем станете ослаблять гайку натяжного ролика.

Здесь же, на фото, виден еще один посторонний предмет: это некое приспособление («ключ»), фиксируемое на натяжном ролике двумя штифтами – такими, как у обычного регулировочного ключа. Как видно на снимках и рисунке, приспособление не мешает ослаблять или затягивать крепежную гайку. А фото 3 поясняет, как с его помощью отрегулировать натяжение ремня – причем весьма точно (в пределах возможностей обычного стрелочного безмена).

Чтобы приспособление занимало правильное положение, а также для фиксации натяжения ремня в пластине сделана (см. рис.) дугообразная прорезь шириной 9 мм на радиусе 51 мм от центра ролика. Шпильку М8, удерживающую приспособление, ввертываем в нижнее технологическое отверстие головки цилиндров (таких отверстий три). Можно обойтись любой шпилькой и четырьмя гайками, показанными на рисунке: расстояние от прилива на головке до плоскости **А** – 30 мм.

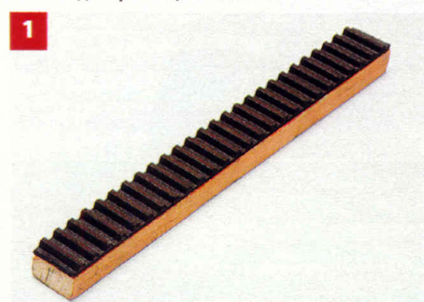
Натянув ремень с усилием 4 кгс, ключом «на 13» фиксируем правильное положение эксцентрика ролика, после чего можно затянуть гайку «на 17», не боясь, что эксцентрик сместится, – фото 4.

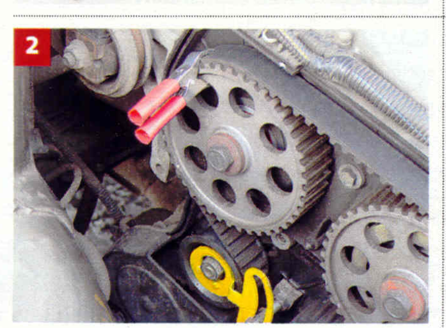
В заключение – еще о двух секретах. О первом – в качестве напоминания: на 16-клапанном моторе правильное натяжение ремня получается лишь при регулировке в горячем состоянии. Второе: в зависимости от положения коленвала и распредвалов натяжение ремня циклично меняется от минимального до максимального. Поэтому, включив высшую передачу, поддомкратим правое переднее колесо и, плавно его вращая, нащупаем положение, при котором сопротивление вращению минимальное. Вот в этом положении и натягиваем ремень. □



Приспособление для регулировки натяжения ремня.

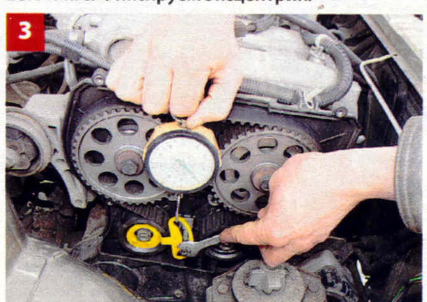
Планка для фиксации шкивов.

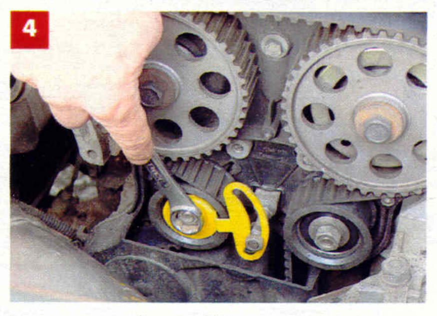




Способ фиксации ремня на шкиве.

Есть 4 кгс! Фиксируем эксцентрик.





Затягиваем гайку «на 17».

На ВАЗе:

ЮРИЙ АКИМОВ — автомобильный отдел (1, 2)
СЕРГЕЙ ПРОТИВЕНЬ — лаборатория ГСМ (3)
СЕРГЕЙ МОХНАТКИН — отдел специальных испытаний (4)
АЛЕКСАНДР СОРОКИН — отдел функциональных испытаний (5)



1. Читал, будто завод намеревался еще в середине 2005 года внести изменения в некоторые элементы пассивной безопасности ВАЗ-2114 – в том числе балку бампера, какие-то детали кузова…

Действительно, такие работы ведутся в исследовательских рамках. Но поскольку они еще не завершены, на автомобилях «Лада-113», 114 и 115, сходящих сегодня с конвейера, никаких изменений, о которых вы спрашиваете, нет.

2. В прессе сообщалось о гидроусилителе руля для ВАЗ-2114. У нас в Екатеринбурге ни в одном автосалоне или сервисе об этом даже не слышали. Поделитесь информацией об этом устройстве.

Для «Лады-113», 114 и 115 гидроусилитель рулевого управления не предусмотрен. Возможно, вы невнимательно читали или в текст закралась опечатка – была пропущена цифра. Речь могла идти об автомобиле ВАЗ-21104 (модификация «Лады-110») или о ВАЗ-21214 (сегодня это «Лада 4x4») – обе эти модели оснащают гидроусилителем рулевого управления. Пока в экспортном исполнении, но в ближайшее время ВАЗ-21214 с ГУРом пойдет и на внутренний рынок.

3. Что грозит коробке передач автомобиля ВАЗ-2114, если в ней смешаны масла групп GL-4 и GL-5?

Компоненты, входящие в состав масла группы GL-5, снижают долговечность синхронизаторов коробок передач переднеприводных автомобилей. Доливка небольшого количества масла GL-5 в коробку, заправленную маслом группы GL-4, на ее работе практически не сказывается. Однако смешивать сопоставимые количества масла или применять GL-5 в чистом виде мы не рекомендуем.

4. Можно ли на ВАЗ-21104 поставить 15-дюймовые колеса? Какие доработки потребуются (не будут ли задевать за арки и т.д.), какие шины применить?

На автомобили «Лада-110», 111, 112 технически возможна установка колес 195/55R15 или 195/50R15 (вылет в пределах 30–35 мм) без каких-либо доработок кузова и/или элементов шасси. Однако документация АВТОВАЗа не предусматривает применения колес такого размера на переднеприводных автомобилях ВАЗ, что наверняка повлечет проблемы юридического плана – с сотрудниками ДПС на дорогах и при прохождении технического осмотра.

5. Купил автомобиль ВАЗ-2115 VIN XTA 1150053956350, выпущенный 20.04.2005. Можно ли узнать тип контроллера, установленного на данном автомобиле (надпись на корпусе 2111 – 1411020-82, разъем на 84 контакта), диагностический разъем 16 контактов. Какой контакт контроллера служит диагностическим – для подключения маршрутного компьютера?

Это контроллер «Январь 7.2».

Для подключения маршрутного компьютера используйте провод, идущий от АПС к колодке диагностики. Если АПС не подсоединен, следует установить перемычку или воспользоваться проводом, идущим от контроллера к АПС.



На ГАЗе:

ВЛАДИМИР МАКСИМОВ — расчетно-аналитический отдел (1–4)
АЛЕКСЕЙ ЛИПМАН — расчетно-аналитический отдел (5)



1. В чем заключаются отличия балок переднего моста «Волги» со шкворневой и бесшкворневой подвеской? Из какой марки стали они изготовлены?

У каждого типа подвески свои, оригинальные верхние рычаги, которым должны соответствовать кронштейны, приваренные к центральной двутавровой балке. Последняя изготовлена из стали 30Х с термообработкой.

2. Шины каких марок подходят для «Валдая»?

Грузовик ГАЗ-3310 «Валдай» комплектуется только шинами ОАО «Шинный комплекс «Амтел-Поволжье» – бывший Кировский шинный завод. Другие отечественные производители пока не делают шин для «Валдая». Альтернативой могут служить импортные шины соответствующей размерности с индексом грузоподъемности не менее 124/123.

3. Что предпринимает ГАЗ для снижения шума грузовиков с дизельным двигателем ММЗ?

На грузовых автомобилях ОАО «ГАЗ», комплектуемых дизелем ММЗ, система питания воздухом оснащена резонатором «камера Гельмгольца», существенно снизившим шум. Такие автомобили, например ГАЗ-3309, уже выпускаются серийно с апреля нынешнего года. Аналогичные проработки ведутся и для других средних грузовиков, в том числе для «Валдая».

4. Можно ли поставить гидроусилитель руля от ГАЗ-3110 на ГАЗ-31022 1995 года выпуска, не трогая панель приборов? Какие дополнительные детали купить заранее?

«Волга» ГАЗ-3110 выпускалась ОАО «ГАЗ» с 1997 года. Конструктивные отличия ГАЗ-31022 таковы, что поставить на него ГУР от ГАЗ-3110 можно только при условии, что и приборная панель, и рулевая колонка тоже будут от ГАЗ-3110. Эти узлы с узлами вашего автомобиля 1995 года выпуска не унифицированы (последнее было сделано лишь в 1997-м), поэтому поставленную вами задачу технически решить непросто. Тем более что крепление и привод насоса ГУР для двигателей ЗМЗ-402.10 и ЗМЗ-4062.10 тоже разные.

5. Твердо решил перевести «Соболь» с двигателем ЗМЗ-45022 на газ, но гложут сомнения: не снизится ли моторесурс двигателя? Какая тут связь?

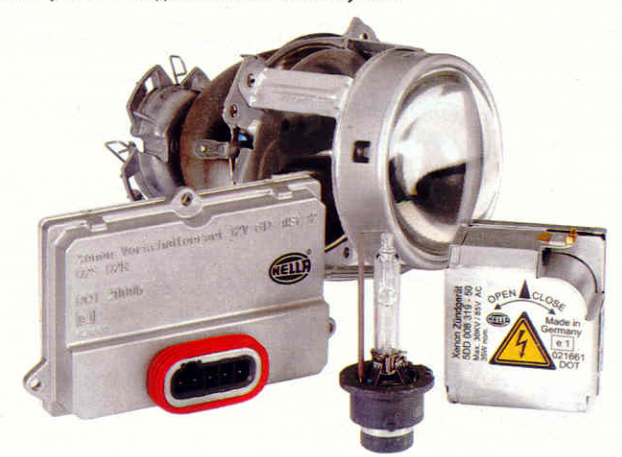
Завод–изготовитель данного инжекторного двигателя не разрешает переоборудовать его на газ – в этом случае вы не можете рассчитывать на его гарантийные обязательства. Что касается моторесурса, то при эксплуатации на газе он может даже увеличиться благодаря более низким значениям давления в цилиндре при сгорании такого топлива и, соответственно, уменьшившимся нагрузкам на детали двигателя. Кроме того, при работе на газе отсутствует жидкая фаза топливной смеси, смывающая масляную пленку с зеркала цилиндра.

БЕЛЫЕ НОЧИ

Михаил Гзовский

Нам трудно представить, что когда-то перед поездкой водитель разжигал в фарах парафиновые свечи. За годы наступившей вскоре электрической эры светотехника, на первый взгляд, ушла вперед не так уж далеко. На самом деле, даже конец XX века отделяет от дня сегодняшнего настоящая технологическая пропасть.

Фары переходного периода от галогена к светодиодам. Биксенон получает все большее распространение. Проблему ослепления решают установкой датчика положения кузова.



СВЕТ, НАЛЕ-ВО!

По статистике ночная езда в среднем вдвое опаснее дневной, особенно с учетом высоких скоростей, которые позволяют развивать современные дороги и автомобили. В сумерках или ночью, в тумане или в дождь, на шоссе или в городе совершенно разные условия вождения. Почему бы не подстраивать под них фары, подумали инженеры?

Система умного света от «Мерседеса» обеспечивает пять различных типов световых пучков. Асимметричное распределение света в загородном режиме (езда со скоростью до 90 км/ч по дорогам, изобилующим поворотами и подъемами различной крутизны) позволяет осветить проезжую часть ярче и под более широким углом. Для водителя длина видимого участка увеличивается на 10 м, что позволяет лучше ориентироваться и вовремя реагировать на происходящее впереди.

Как только скорость переваливает за 90 км/ч, включается двухступенчатый режим «трасса». Сначала возрастает мощность ксеноновых ламп (с 35 до 38 Вт), а затем, при скорости свыше 110 км/ч расширяется угол освещения. Результат – мощный световой поток по всей ширине дороги, убивающий темноту впереди на 120 м. Водитель может оценить дорожную обстановку на 50 м дальше, чем с обычными фарами.

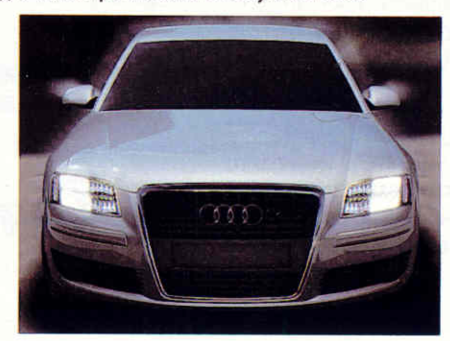
Еще одна функция умного света призвана облегчить езду в тумане. Если скорость автомобиля падает ниже 70 км/ч, а водитель включает задний противотуманный фонарь, система воспринимает эти факты как приказ действовать. Левая ксеноновая фара поворачивается наружу на 8° и наклоняется. Таким образом, дорога «под ногами» видна как на ладони. Эта функция работает вплоть до 100 км/ч.

Идея поворотной фары, следующей за баранкой, не нова. Устройство можно встретить и на серийных автомобилях, причем не самых дорогих, например «Форде-Фокус». Логичным продолжением этой функции служит умный «угловой» свет – если водитель встает на перекрестке с включенным «поворотником», противотуманная фара с этой стороны автоматически зажигается, улуч-

Многофункциональные фары на прототипе «Ауди» имеют режимы на все случаи жизни.



Указатели поворота



Ближний свет



Дальний свет

Парковочный свет

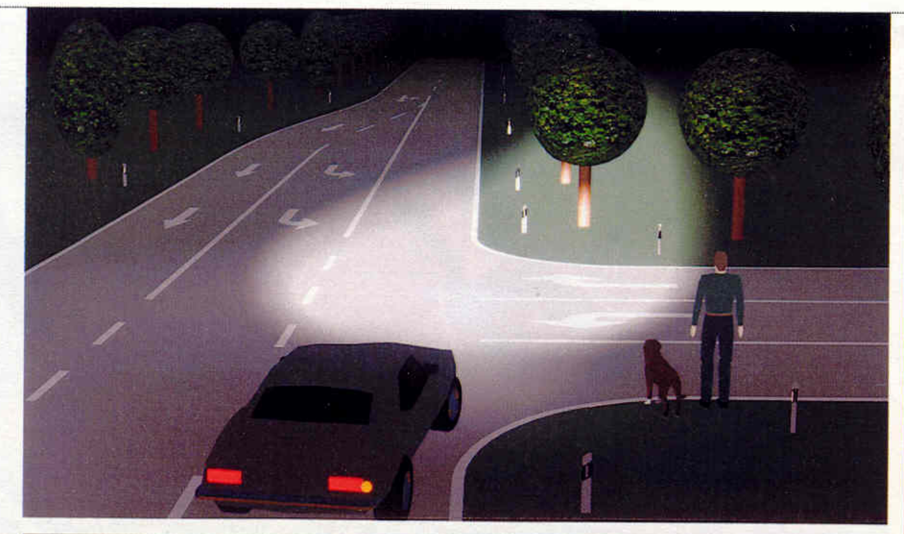


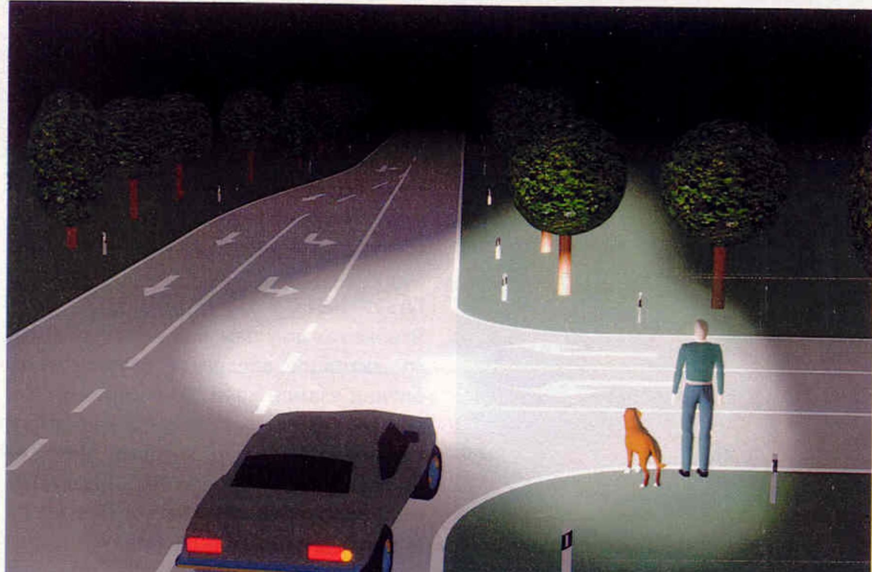
Дневной свет



Все выключено



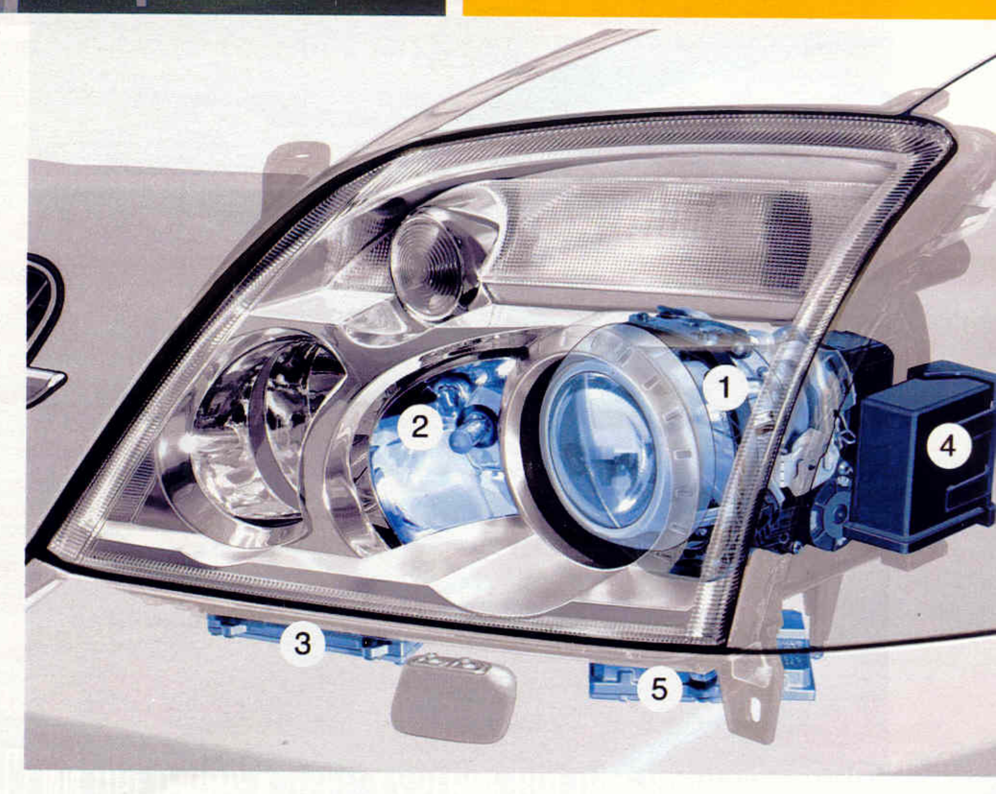




На верхнем рисунке автомобиль с обычным ближним светом, внизу – с функцией углового света «Хелла» в действии. При включении «мигалки» и повороте руля загорается противотуманная фара.

ЭВОЛЮЦИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ФАРЫ

- **1895.** Свечные и бензиновые горелки.
- **1908.** Электрические фары, питаемые аккумулятором.
- **1913.** «Бош лайт» представляет полную систему фар головного света с динамо и регулятором.
- **1915.** Появляются две отдельные фары для ближнего и дальнего света с возможностью независимой регулировки.
- **1924.** Колба «Билюкс» ближнего и дальнего света для одного отражателя.
- **1957.** Ближний, дальний, габаритный свет, поворотники начинают объединять в одном корпусе. Появляется первая фара с асимметричным распределением света.
- **1961.** Дебютирует оптика прямоугольной формы.
- **1962.** Первые галогенные лампы.
- **1965.** Двухфокусный отражатель для ламп стандарта Н1 для ближнего и дальнего света.
- **1971.** Лампы стандарта Н4 с двойной нитью накаливания.
- **1974.** Первый электрический корректор угла наклона фар.
- **1983.** Фара прожекторного типа.
- **1988.** Технология варьируемого фокуса фары.
- **1992.** Первое поколение ксеноновых фар выходит на рынок.
- **1993.** Фары с пластиковыми отражателями впервые в продаже.
- **1995.** Дебют биксеноновой технологии.
- **1999.** Презентация активного света.
- **2006.** Мировая премьера умного света.



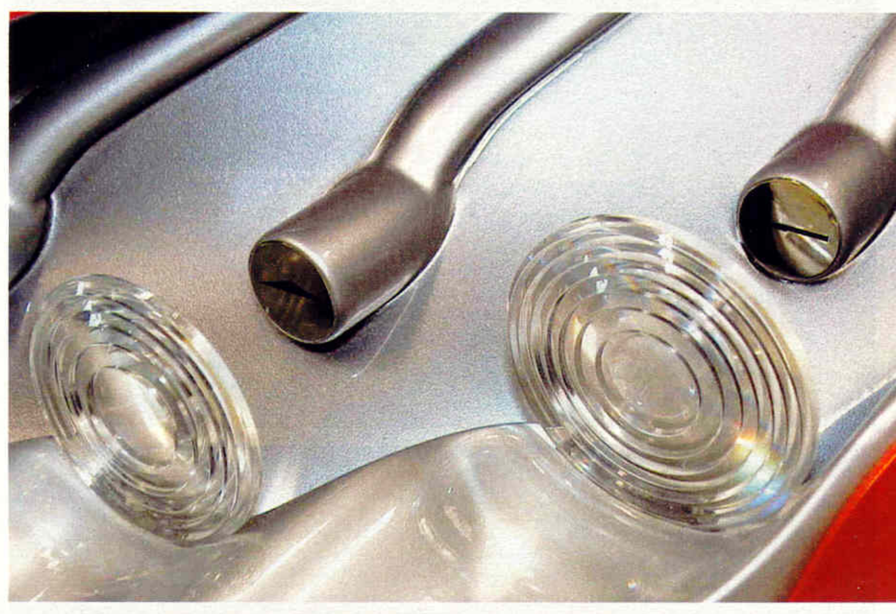
Устройство фары «Опеля-Сигнум»: 1 – биксеноновый модуль; 2 – линза углового света; 3 – блок питания; 4 – блок управления; 5 – регулировочный балласт.

шая обзор вбок. Функция активна и в случае, если водитель поворачивает руль на большой угол, а скорость не превышает 40 км/ч.

Подобные разработки ведет не только «Мерседес». Осветительный модуль «Вариокс» фирмы «Хелла» основан на принципе смещающегося прожектора. В обычной биксеноновой фаре электропривод в доли секунды сдвигает линзу из положения «ближний свет» в «дальний». В фаре установлена призма сложной формы, которая заменяет смещаемую линзу. В различных условиях призма подставляет ту или иную грань под световой поток, обеспечивая несколько

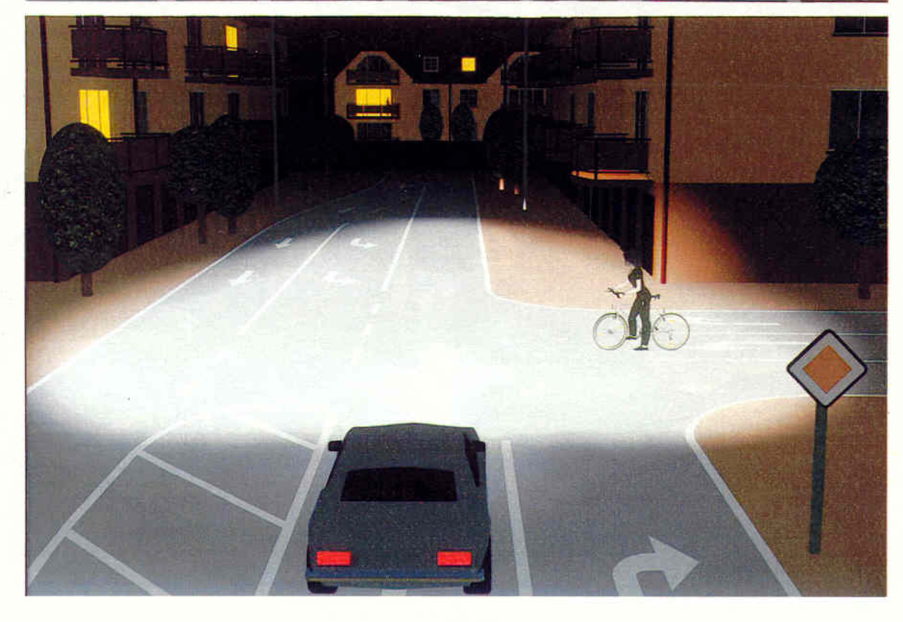
режимов: широкоформатный городской; пригородный с учетом рельефа; дальнобойный трассовый; для плохих погодных условий. Немаловажное уточнение – фара перестраивается для работы как в лево-, так и в правостороннем движении.

Чтобы режимы менялись автоматически, использован новейший контрольный блок, собирающий данные от многих датчиков: освещенности, климатической установки, скорости движения, дождя, положения руля. Разработчики зашли так далеко, что даже связали работу фар с навигатором. При езде с его использованием фары заранее узнают, в какой режим им переходить в следующую минуту…



Светодиодные фары – находка для дизайнеров и большое подспорье для технологов.





В режиме «город» существенно расширяется угол обзора, при этом дальность освещения не увеличивается.

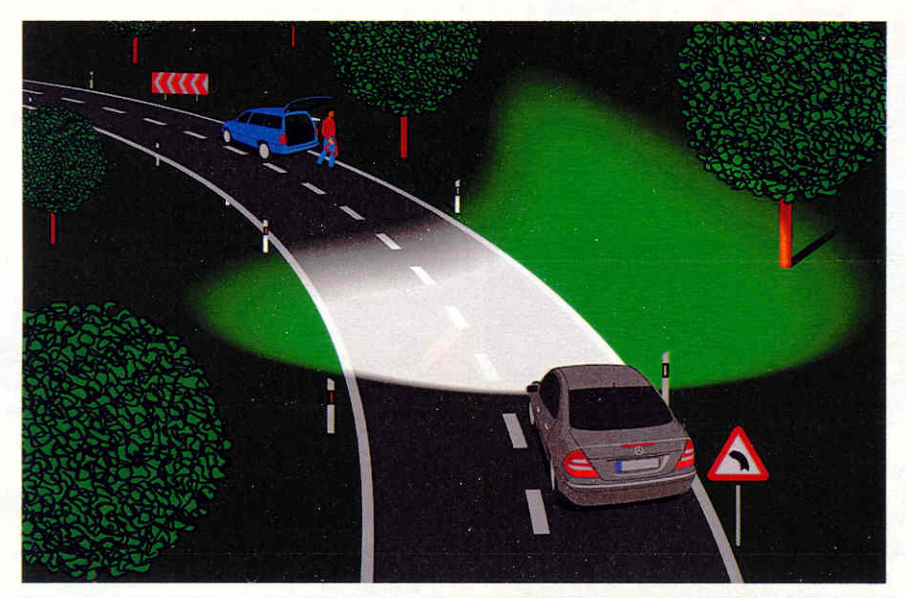
ГАЗУ – НЕТ?

Что же готовит нам завтра? Скорее всего, активное внедрение светодиодной оптики взамен колб с галогеном и ксеноном. Напомню, светодиод – полупроводниковый прибор, который преобразует электрический ток непосредственно в световое излучение. Он состоит из кристалла на подложке, корпуса с контактами и собственно оптической системы.

Уже сейчас светодиоды используют в задних фонарях, но им найдется место и в фарах головного света. Как выражаются инженеры, «мультичиповые» (говоря по-русски, многосекционные) светодиодные фары через несколько лет должны вытеснить ксеноновые.

Достоинств у диодов много. Во-первых, они занимают гораздо меньше места. Во-вторых, срок их службы превышает (иногда даже в разы!) 10 000 часов – столько в среднем живет сам автомобиль. В-третьих, скорость срабатывания диодов гораздо выше, чем галогенных или ксеноновых фар. В-четвертых, они потребляют меньше электричества. Наконец, если диоды объединены в группы, каждую легко контролировать по отдельности. Последний фактор открывает перед инженерами новые горизонты, ведь одна фара теперь может играть сколько угодно разных ролей.

Например, с ростом скорости возникает необходимость во все более мощ-



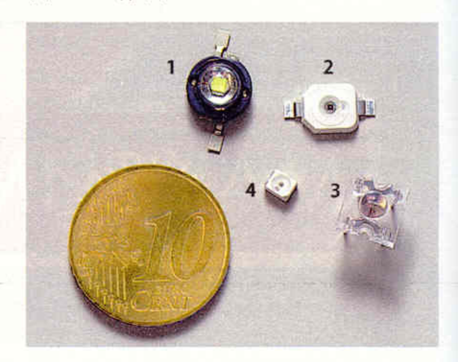


В некоторых крутых поворотах эффективность пригородного режима умного света «Мерседеса» выше, чем традиционных фар, на 90%!



Так выглядит в действии совместная разработка «Хеллы» и «Стенли» с функцией поворотного света.

Компактность светодиодов – одно из главных преимуществ. На фото различные виды диодов компаний «Осрам» и «Люмиледс». «Люксеон» (1), «Голден Дрегон» (2), «СуперФлюкс» (3), «ТопЛэд» (4).



ном свете. Но дальнобойность фары ограничена жестким условием: встречных ослеплять нельзя! Тупик? Светодиоды позволяют найти компромисс. За ветровым стеклом устанавливают камеру, следящую за впереди идущими машинами. Камера соединена с компьютером, который постоянно контролирует дистанцию между автомобилем и другими объектами и выбирает оптимальную дальность света. «Скорострельность» диодов позволяет в доли секунды увеличивать или уменьшать освещенную зону, подключая те или иные их группы, не допускать ослепления других водителей, но обеспечивать максимально возможную световую отдачу.

Светодиоды уже шествуют по страницам рекламных буклетов. Например, «Хелла» в сотрудничестве с японской фирмой «Стенли» предлагает прототип полностью диодной фары с поворотным светом. В фаре применен патентованный пластик «Картовал», из которого сделаны линзы, а также диоды двух видов. Пять пластиковых линз в верхней части фары отвечают за ближний свет, дальний обеспечивают два модуля, расположенные вертикально с внешней стороны корпуса. Наконец, еще два модуля с диодами второго типа дают мягкий габаритный свет. Дополнительный блок из четырех групп светодиодов отвечает за «угловой» свет. Группы можно задействовать по отдельности, включая одну за другой либо синхронно – все зависит от дорожной ситуации.

Еще одна новинка – так называемая «световая занавеска», позволяющая дизайнерам воплощать самые смелые мечты. Принцип таков: свет отдельных диодов проецируется на пластиковую пластину и отражается от нее; в результате формируется равномерный световой пучок. При этом часть света проходит сквозь пластину и создает впечатление светящейся поверхности.

Предвижу вопрос читателей: когда? Когда все эти нововведения будут доступны покупателям? Как это нередко бывает, многое связано с нормативными актами. Умная светотехника должна быть вот-вот одобрена Европейским парламентом и поступит в серию в 2007 году. Светодиодная оптика чуть дальше от конвейера – ее внедрение прогнозируют на 2008–2009 годы. Белые ночи не за горами! □

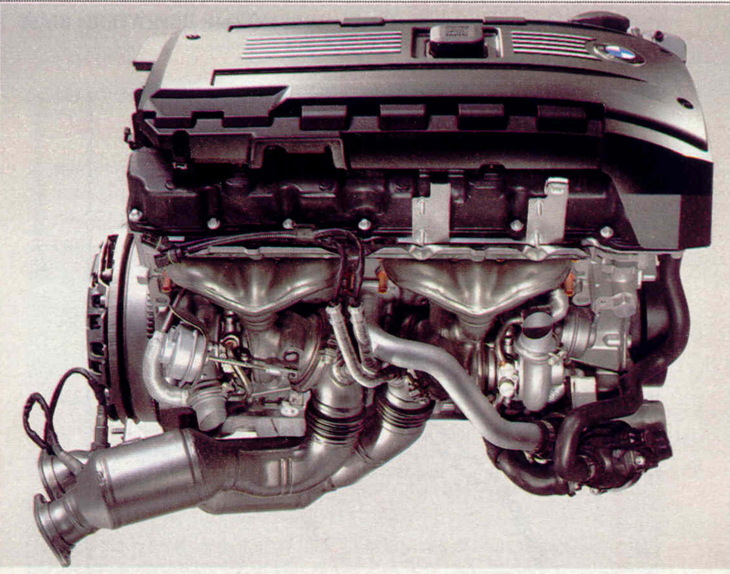


ВРЕМЯ НЕПРОСТЫХ РЕШЕНИЙ

Анатолий Фомин. Фото автора и БМВ

Слово «моторы» в названии фирмы БМВ неслучайное – в этой области она давно стала законодателем мод. А коли так, всегда есть повод поговорить о них поподробнее. Два года назад мы знакомились с очередной «коллекцией» шедевров из Баварии (ЗР, 2004, № 9). Уникальный «слоеный» блок цилиндров из магниевого и алюминиевого сплавов, регулируются не только фазы, но и подъем клапанов. Теперь, к премьере купе третьей серии, готова новая парочка трехлитровых «шестерок». Обе с непосредственным впрыском бензина, а одна еще и с наддувом. Впрочем, это далеко не все секреты фирмы, которыми она поделилась с журналистами.

Взаимное расположение свечи зажигания и форсунки позволяет инициировать горение в факеле распыла. Правда, диаметр клапанов стал меньше.



Шестицилиндровый мотор с двумя турбонагнетателями с «обычным», алюминиевым блоком цилиндров. Освоенный ранее алюминиево-магниевый недостаточно прочен для повышенных нагрузок. Агрегат из двух турбокомпрессоров предельно компактен и легок.

Непосредственный впрыск бензина имеет много общего с дизельными двигателями. ТНВД и «общая магистраль» налицо.

ВСЕГДА НЕДОВОЛЬНАЯ

Систему управления подъемом клапанов, которая делает ненужной дроссельную заслонку, БМВ называет Valvetronic. По замыслу создателей, она уменьшает потери на впуске и улучшает топливную экономичность. Таким образом, можно и обычный мотор наделить характеристиками двигателя с непосредственным впрыском – без всяких сложностей с высоким давлением и прецизионной топливной аппаратурой. Это было очевидно еще в 1996 году, и БМВ методично внедряла новинку: в 2001-м на четырехцилиндровых моторах, в 2002-м на восьмицилиндровых, в 2003-м на флагманском 12-цилиндровом (кстати, уже с непосредственным впрыском бензина), а в 2005-м добрались до самых массовых «шестерок». «Вэлвтронизация» прошла успешно, и все же успокаиваться на достигнутом рано – любая технология несет лишь временное решение проблемы.

Непосредственный впрыск бензина в конце 90-х опередил свое время. Проблемы из-за высокого содержания окислов азота в выхлопе едва не поставили крест на технологии, позволяющей сжигать в цилиндрах бедные смеси с коэффициентом избытка воздуха $\lambda > 2$. К счастью, других плюсов (в виде повышения степени сжатия и сопутствующего увеличения эффективности) оказалось достаточно, чтобы оправдать дорогую систему питания и не дать технологии погибнуть. Однако из-за требований токсичности работой на бедных смесях пришлось пожертвовать. С экологией «договариваются» при помощи накопительных нейтрализаторов, но их губит сгоревшая сера топлива. Впрочем, сегодня в Европе низкосернистое топливо уже освоено – «серный барьер» благополучно ушел в прошлое. Значит, появилась возможность вернуться к бедным смесям, ради которых, напомним, все и затевалось.

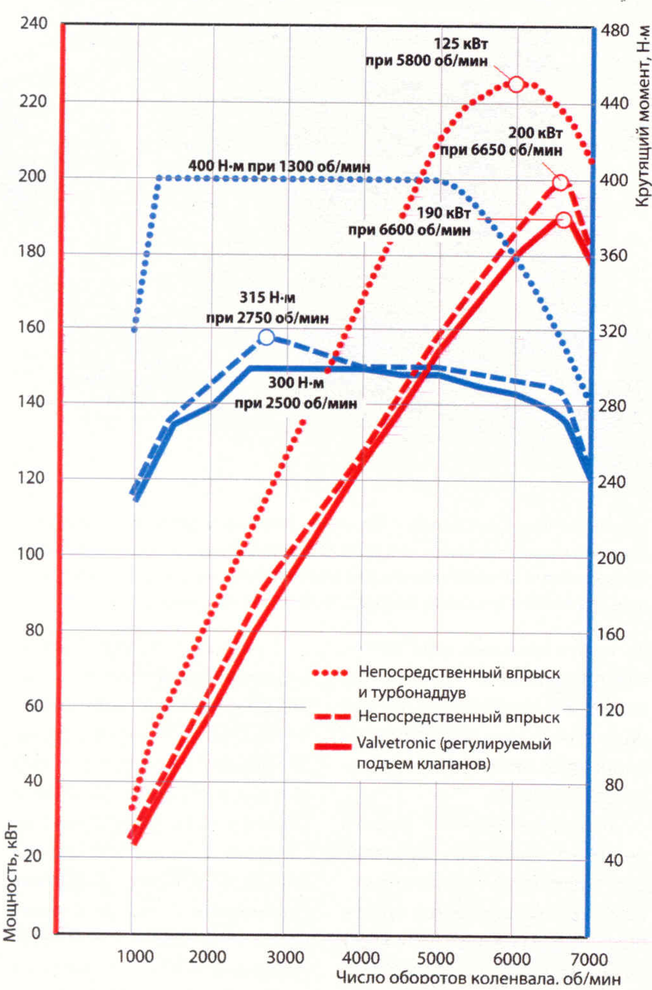
Точность и быстродействие систем впрыска тоже выросли, что дало реальную возможность значительно расширить диапазон оборотов и нагрузок, в котором двигатель может работать на бедных смесях. По сути, мы имеем дело с непосредственным впрыском второго поколения. Реальный выигрыш технологии в исполнении БМВ – 12% у «Вэлвтроника» и 20% у непосредственного впрыска второго поколения.

Но двигателю с непосредственным впрыском регулируемый подъем клапанов не нужен – значит, моторы «Вэлвтроник» вскоре уйдут в небытие? Едва ли. Характеристики нынешних моторов достаточно хороши, а 42% всех БМВ продается в странах, где в ходу высокосернистое топливо, нивелирующее экономические преимущества непосредственного впрыска. Впрочем, дело не только в экономии бензина.

ДИНОЗАВРИКИ

Концепция «эффективной динамики», выработанная БМВ, предлагает сохранять баланс в достижении новых показателей. Иными словами, не только повышать мощность, но и снижать массу,

НЕПОСРЕДСТВЕННЫЙ ВПРЫСК БЕНЗИНА В 90-Е ГОДЫ ОПЕРЕДИЛ СВОЕ ВРЕМЯ – НЫНЕ МЫ ИМЕЕМ ДЕЛО С ЕГО НОВЫМ ПОКОЛЕНИЕМ.



Внешние скоростные характеристики 3-литровых шестицилиндровых двигателей БМВ.

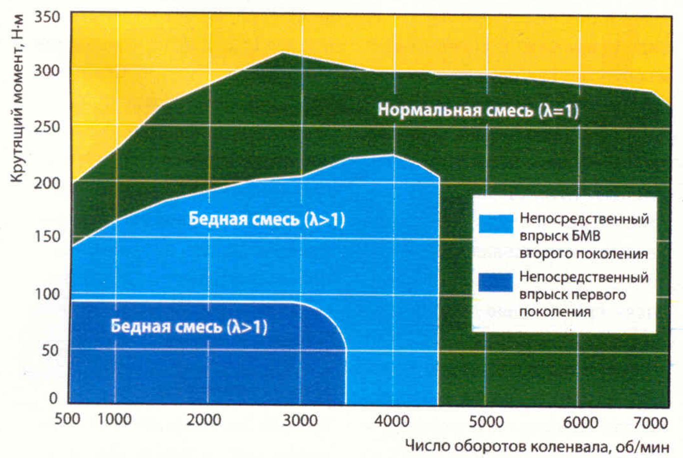


Диаграмма нагрузок, иллюстрирующая область работы двигателя на бедной смеси.

уменьшать расход топлива. Если не соблюдать баланс, вместо пропорционально развитых автомобилей получаются «динозавры», чья конструкция деформирована в угоду одному из параметров. С позиций производителя высокотехнологичных машин гармония важнее абсолютного результата.

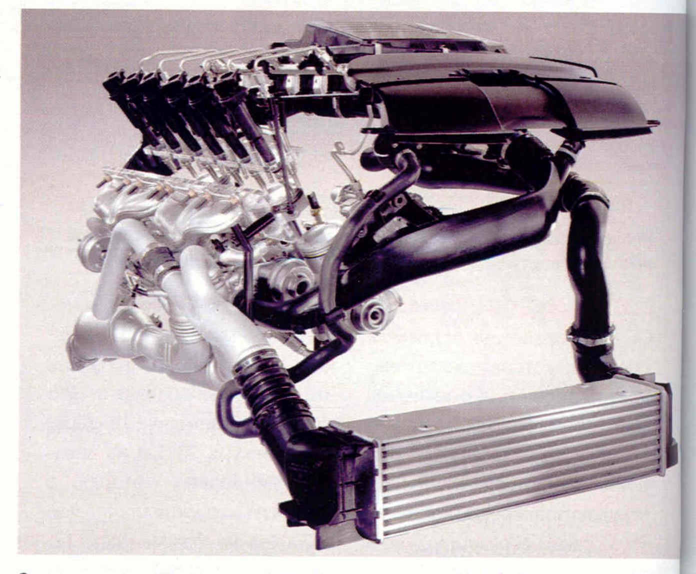
Совместить незаурядную динамику с умеренным расходом топлива будет способен БМВ-335i, чья трехлитровая рядная «шестерка» с непосредственным впрыском оснащена двумя турбокомпрессорами. Результат – на внешней скоростной характеристике: 400 Н·м от 1300 до 5000 об/мин и возможность раскручивать коленчатый вал до 7000 об/мин. Максимальная мощность 225 кВт/306 л.с. соответствует четырехлитровой «восьмерке», но наддувный мотор на 70 кг легче. Для реального автомобиля это выражается в разгоне за 5,5 с до сотни при скромных 9,5 л/100 км по смешанному циклу. Безнаддувный вариант мотора для БМВ-330i, способный работать на обедненной смеси, развивает 200 кВт/272 л.с., обеспечивает разгон за 6,1 с и средний расход 8,8 л/100 км. Говорить о максимальной скорости не приходится – в обоих случаях она ограничена искусственно на уровне 250 км/ч.

Наддувных бензиновых моторов БМВ не строила больше 20 лет – со времен БМВ-745i, но тогда это был вынужденный шаг, поскольку двигателей больше чем с шестью цилиндрами фирма просто не выпускала. Нынешнее возвращение к наддуву – вполне взвешенное решение. Сегодня наддув в комбинации с непосредственным впрыском сулит преимущества и в мощности, и в экономичности. Хотя работу на обедненной смеси пока наладить нельзя – слишком уж много неизвестных в такой комбинации. Но даже работающий со стехиометрическим соотношением смеси мотор весьма экономичен.

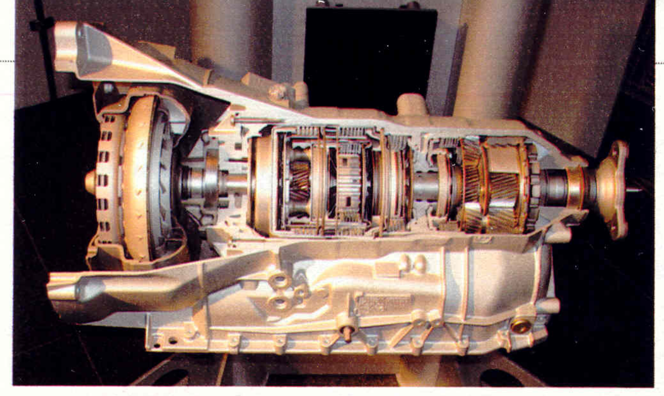
КОРОБОЧКА

Гидромеханические «автоматы» не ругает только ленивый. И «задумчивы», и передачи «втыкают» невпопад, и расход топлива повышают. Но все же пока альтернативы им для мощных моторов пока нет.

Купе третьей серии будут оснащены шестиступенчатой гидромеханической трансмиссией, что для БМВ уже не новость. Главное, как всегда, в деталях: прямой выбор передачи (нужная выбирается сразу, а не последовательным «перебором»), блокировка гидротрансформатора на всех передачах, ускоренное переключение (менее 1 секунды в любой комбинации, включая VI–II, время реакции менее 100 мс). Фактически гидротрансформатор используется только для троганья с места, увеличивая КПД трансмиссии. Для предотвращения нежелательных вибраций агрегатов с бензиновыми моторами служит торсионный демпфер турбинного колеса, а в модификации для дизельных двигателей – двойной демпфер гидротрансформатора. Результатом должно стать чувство прямой связи двигателя с колесами и снижение расхода топлива на 3–6%. Впрочем, для тех, кто не вникает в технические



Отличительные элементы наддувного двигателя с непосредственным впрыском видны на фото. На первом плане – радиатор охлаждения воздуха. Наддувный мотор тяжелее атмосферного на 19 кг.



Новая коробка передач носит индекс ZF6HP-21, но доводка и калибровка изделия «Цанрад Фабрик» выполнены специалистами БМВ.

подробности, ценнее возможность переключать передачи, не снимая рук с баранки…

ЧТО ЗАВТРА?

История развития двигателей внутреннего сгорания близится к своему логическому завершению – до серийных наддувных моторов, работающих на сверхбедных бензиновых смесях, остается всего несколько лет. Их экономические показатели практически сравняются с дизелями. Дальше все станет гораздо интереснее – в зависимости от экономической ситуации и цен на топливо верх возьмут или тенденции экономии, или еще большего ужесточения экологических стандартов, что приведет к невероятному разнообразию конструкций. ДВС будет биться до последнего, и альтернативные виды топлива ему не помеха. Впрочем, это всего лишь прогноз автора.

Очевидно одно – время простых решений проходит. Битва за динамику, экономичность и эффективное использование энергии в современном автомобиле будет выиграна не одним изобретением, а сложным комплексом технических решений… БМВ пока лишь приоткрыл занавес. Остается дождаться начала спектакля. Вместо звонка будет купе третьей серии… □

ЭЛЕКТРОННАЯ ЧАРКА

Гибридная силовая установка сильно увеличивает массу автомобиля, потому ее концепция для БМВ не подходит. Фирма предлагает свое видение – систему IAC (Intelligent Alternator Control – интеллектуальное управление генератором), эдакий «гибрид ультра-лайт». Без дополнительных батарей, электромоторов и со штатным аккумулятором!

Только не подумайте, что автомобиль на нем ездит. Все гораздо сложнее. Электроника поддерживает заряд батареи на уровне не ниже 80%, а генератор работает в основном при торможении двигателем. На разгоне он отключается, снимая лишнюю нагрузку с двигателя и улучшая динамику. Впрочем, если баланс потребителей не в пользу аккумулятора, генератор будет работать и при равномерном движении. Вкупе с автоматикой, выключающей двигатель на светофоре, и электроусилителем руля вместо гидравлического это может принести от 3 до 15% экономии, причем не только в городском цикле.

Возможность прокатиться на тестовом автомобиле представилась, а установленная аппаратура и инженер при ней фиксировали все параметры работы двигателя. Результат автора: расход снизился на 0,2 л/100 км, у моего коллеги из Болгарии, более точно следовавшего рекомендациям электронного советчика, около 0,3 л/100 км. Свою чарку умный генератор отработал. «До прилавка» технологии недолго, а любителям искать темную сторону светлой силы по секрету сообщу, что аккумулятор все-таки не совсем стандартный, а специальный, рассчитанный на частые циклы неглубокого заряда и разряда.

Концепт-кар Mazda Kabura представлен на автосалоне NAIAS в Детройте в 2006 году.

ВОСТОЧНАЯ ХИТРОСТЬ

Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк

Вы когда-нибудь слышали звук летящей стрелы? Ну хотя бы можете его представить? Японцы утверждают, что стрела, срываясь с тетивы, издает то, что латиницей можно написать – kaburaya. Это же слово у воинов Страны восходящего солнца было сигналом к началу атаки. И оно же послужило основой для названия концепт-кара, построенного американским дизайн-центром японской фирмы «Мазда» – «Кабура». Ох и причудливо восточное мышление! Не говоря уже о языке…

Элегантное приземистое купе по размерам (длина – 4050 мм, база – 2550 мм) занимает место между родстером MX-5 и роторной «Маздой RX-8». От последней автомобиль унаследовал классический привод на задние колеса. Пожалуй, «Кабура» может претендовать на рекорд по площади остекления. Она составляет треть, если

Относительно небольшое купе крепко стоит на мощных колесах – 19-дюймовых спереди и 20-дюймовых сзади.

не половину поверхности кузова. Ветровое стекло перетекает в огромную прозрачную крышу. А между ней и стеклянной же дверью багажника – лишь небольшая алая перемычка. Кстати, у водителя есть возможность менять прозрачность этой «витрины». Кроме того, нажатием кнопки можно приподнять верхнюю часть двери багажника, превратив ее в спойлер, а заодно проветрить салон.

В крышу вмонтированы солнечные батареи. Они питают систему вентиляции салона и подзаряжают аккумулятор. Площадь остекления «Кабуры» увеличивают также большие причудливые фонари и стреловидная прозрачная вставка на капоте.

Под стеклянным колпаком – тонкие, но удобные кресла. Формула 3+1, по мнению создателей концептуальной «Мазды», практичней 2+2. Помимо трех полноценных сидений (на заднем достаточно просторно, поскольку правое переднее чуть сдвинуто к приборной панели), в купе есть и тесноватое складывающееся – четвертое. Утверждают, что оно не только для подростка, но и для женщины. Скорее все же японки.

Асимметрия салона продолжается и в экстерьере: дверей – три. Маленькая задняя справа отодвигается по команде водителя, если открыта передняя. В отделке салона много синтетики. Кожа, конечно, тоже есть, но, дабы не дразнить защитников животных, ее изыскали в отходах обувной промышленности.

Ну а что за стеклом на капоте? Известный по серийным «маздам» 2-литровый 16-клапанный мотор, развивающий на родстере MX-5 160 л.с. За ним – механическая 6-ступенчатая коробка передач. Подвески – независимые, сзади – многорычажная. В общем, с точки зрения агрегатов автомобиль хоть завтра можно ставить на конвейер.

Что же из этого следует? Очевидно, в гамме «Мазды» появится относительно недорогое, но быстрое и элегантное купе. Не на это ли намекает руководитель «Мазда Норд Америкен Оперэйшн» Франц фон Хольцхаузен, говоря, что «Кабура» не просто полет фантазии? Если уж дан сигнал к сражению и стрела пущена, отступать не пристало. По крайней мере, если следовать логике восточного мышления.



Руль «Кабуры» с кнопками и даже дисплеями – отдельное произведение инженерного и дизайнерского искусства.

Компактная спортивная «Мазда», став серийной, немного «успокоится», считает наш художник.

ТОЛСТЫЙ МИДЕЛЬ

Анатолий Фомин



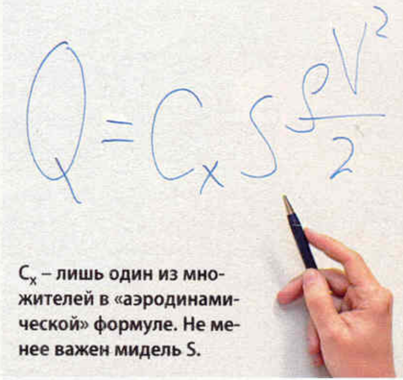
Видимо, еще со времен школьного курса алгебры большинство недолюбливает формулы. Зато к цифрам относятся с уважением: три рубля больше, чем два – это любой знает.

В аэродинамике автомобиля, на первый взгляд, качество определяет коэффициент лобового сопротивления C_x. Именно этот показатель чаще других эксплуатируют в рекламных проспектах. «Было 0,32 – стало 0,29! Мы уменьшили коэффициент лобового сопротивления на 10%!» В хорошей рекламе пишут грамотные вещи – солидным фирмам обманывать ни к чему. Заметьте: уменьшили не сопротивление, а коэффициент! Хорошо пропиаренный C_x дорогого стоит!

Но в формуле для расчета аэродинамического сопротивления машины (см. фото) присутствуют и плотность воздуха, и скорость в квадрате, и площадь фронтальной проекции – мидель. Об этом множителе и пойдет речь. Ведь плотность воздуха зависит лишь от местных и погодных условий, а скорости для сравнения разных машин берем одинаковые.

Большая часть мощности двигателя даже на скромных 90 км/ч расходуется на преодоление сопротивления воздуха. На 200 км/ч доля мощности, которая тратится на «обтекание», на порядок (!) выше, чем та, что требуется для движения без учета воздуха. Короче говоря: быстро ездить – пускать деньги на ветер. Неспроста пассажирские самолеты забираются так высоко – в разреженном воздухе сопротивление ниже.

Прогресс в аэродинамике автомобилей, казалось бы, виден невооруженным взглядом, его наглядно иллюстрирует приведенный график. Впрочем, пример БМВ один из наиболее оптимистичных – компания не увлекается чрезмерно широкими и высокими машинами, не строит мини-вэнов. Но и у баварцев последние годы прогресс выражается только в снижении C_x, а не общего сопротивления. У тех же, кто увлекся короткими и высокими «городскими» автомобилями, оно, в основном «благодаря» миделю, выросло на 15–20%!



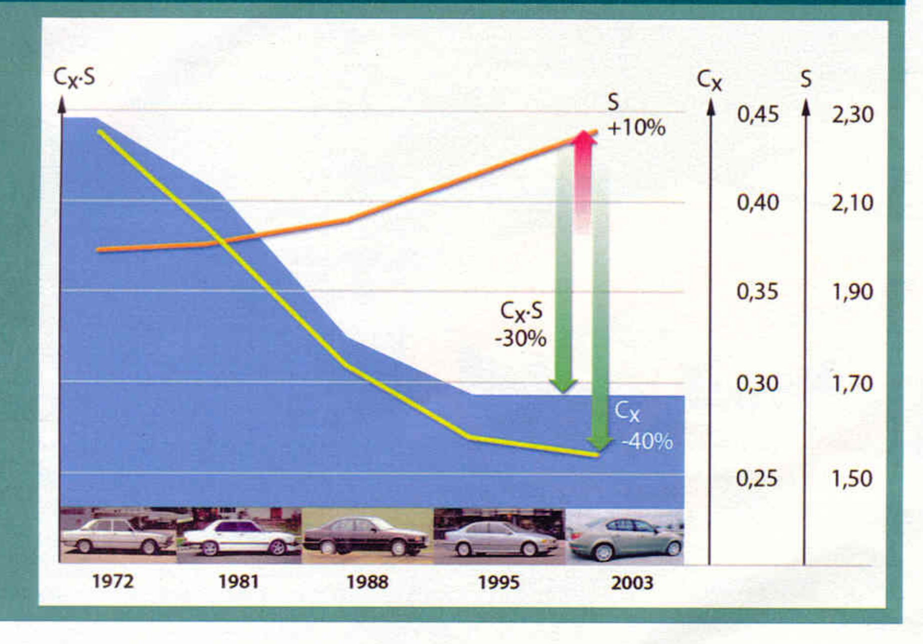
C_x – лишь один из множителей в «аэродинамической» формуле. Не менее важен мидель S.

Конечно, можно обратить внимание на улучшения в области акустики, снизившие шум ветра в машине до небывало низких пределов, на отсутствие подъемной силы при высоких скоростях, на грамотные зеркала, за которыми не образуется зона загрязнения. Только мидель упорно растет… Покупатели требуют простора в плечах и над головой, специалисты по безопасности – зон деформации при боковом ударе. Ширина 1800 мм и высота 1500 мм стали нормой в компактном классе. В цифрах это означает рост миделя с 1,9–2,0 $м^2$ до 2,2–2,3 $м^2$. При неизменном C_x – как раз 10–20% увеличения. Тем временем цены на топливо продолжают расти, а ездить хочется по-прежнему быстро.

Так, наверное, стоит сесть плечом к плечу и доказать, что ста «лошадей» под капотом достаточно, чтобы преодолеть рубеж 200 км/ч? Кто знает, может, нас еще ждет ренессанс низких и узких машин? Ведь можно в качестве альтернативы городскому автомобилю предложить «междугородный», немного поступившись комфортом входа-выхода, широким салоном и высокой посадкой ради заметной экономии. Пожалуй, я бы такой купил…

А вместо пресловутого C_x предлагаю для оценки аэродинамических качеств мериться его произведением на мидель. Для легкового автомобиля: меньше 0,5 $м^2$ – отлично, меньше 0,6 $м^2$ – хорошо, меньше 0,7 $м^2$ – посредственно, больше 0,8 $м^2$ – плохо. Просто, не находите?

Изменение аэродинамических показателей БМВ 5-й серии в период 1975–2005 гг. Общее сопротивление не снижается уже 10 лет…





ТОРПЕДНАЯ АТАКА

Сергей Мишин. Фото: Юрий Михайлин

В семействе «десяток» появилась версия с улучшенным интерьером, так называемая комплектация 023. «Гвоздь» улучшения – обновленная панель приборов, которой присвоен индекс 2112, в просторечии – европанель, по аналогии с «Самарой». Отличие ее от обычной только в форме верхней части. Содержание изменилось более существенно. Кроме панели, «десятка» получила новое рулевое колесо и подрулевые переключатели, заимствованные у «Калины».

Теперь подробнее о самой панели. Первое отличие – «калиновая» комбинация приборов. Более современная, хорошо читаемая, с крупным спидометром, часами и бортовым компьютером.

Клавиша управления наружным освещением уступила место спаренным кнопкам, как на «Самаре», а кнопка аварийной сигнализации хоть и переехала поближе к водителю, но по-прежнему осталась черной…

Изменились органы управления отоплением и вентиляцией (сам отопитель прежний): теперь это три вращающиеся рукоятки. Ползунковый распределитель потоков воздуха поменяли на круглый и переместили в один ряд с регуляторами температуры и скорости вентилятора. К тому же у него не тросовый, а электромеханический привод – заслонками ведает отдельный моторедуктор. Потому и электронный блок управления отопителем здесь новый. Конечно, такая конструкция более современна – и усилия на рукоятке невелики, и четкость работы выше, чем у механики. Но с другой стороны, если забарахлит моторедуктор или другой элемент электрики или электроники, то перенаправить потоки воздуха будет просто невозможно.

Поскольку часы и бортовой компьютер теперь встроены в комбинацию приборов, освободившееся место досталось БСК (бортовой системе контроля), а на ее прежнем месте – две ниши под мелочь.

Новая комплектация предусмотрена для всех трех типов кузовов, но только «Лада-110» удостоилась новых задних фонарей. Их рассеиватели прикрывают назойливую щель на крыле и не входят в контакт с крышкой багажника при ее захлопывании. Вот-вот появится еще одна улучшенная комплектация – 027. Она подразумевает не только новую панель, но и гидроусилитель рулевого управления. □



Рассеиватели фонарей прикрывают щели на крыле и не «травмируются» крышкой багажника при ее захлопывании.



Панель и подрулевые переключатели удобнее и выглядят более современными. Новое «торпедо» уже на конвейере.

АНТОНОВ В МАЛЫХ ФОРМАХ

Болгарскому изобретателю Роману Антонову повезло – он увидит плоды своего изобретения еще при жизни и воспользуется ими. Напомним, речь идет об оригинальной конструкции автоматической планетарной коробки передач, к серийному выпуску которой собираются приступить в КНР. Но трансмиссия, оказывается, не единственное место в автомобиле, где эта технология может принести пользу. Лейпцигское предприятие Neue ZWL Zahnradwerk приступает к серийному выпуску приводов механических нагнетателей для наддувного воздуха «а-ля Антонов». Вообще говоря, подобные компрессоры известны давно и традиционно применяются, например, в автомобилях «Мерседес-Бенц». Общая проблема такого нагнетателя в том, что очень трудно добиться от него одинаковой эффективности во всем диапазоне оборотов двигателя. Он либо проявляет откровенную слабость на «низах», либо раскручивается слишком сильно «вверху». (Кстати, подобная проблема характерна и для генераторов – дарим идею г-ну Антонову!)



Благодаря компактности новинки ей нашлось место и в тесном моторном отсеке «Шевроле-Лацетти».



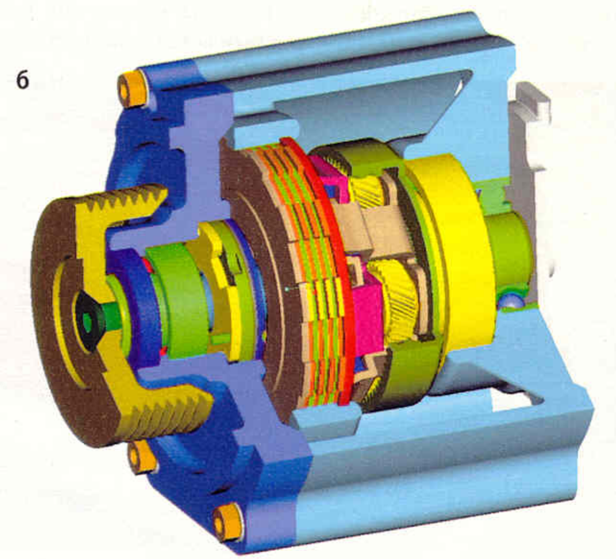
Г-н Антонов явно доволен демонстрационным «Мустангом».

Итак, по замыслу изобретателя, между приводным шкивом компрессора и его насосной частью установлена очень компактная автоматическая двухступенчатая коробочка передач его конструкции. Пока двигатель не раскрутился до 4200 об/мин, она повышает его обороты в 1,36 раза. Дальше скорости на входе и выходе уравниваются. Все устройство весит 3,9 кг и занимает в длину 149 мм при диаметре 170 мм.

Свой привод Антонов продемонстрировал на «Форде-Мустанг GT» и «Шевроле-Лацетти», показав его пригодность как для спорткаров, так и для семейных автомобилей. Динамика первого улучшилась на 0,2 с, что касается времени разгона до первой сотни, и на целую секунду, если измерять время прохождения четверти мили с места. Последнее особенно оценят любители дрег-рейсинга.

Продавать такую систему любителям тюнинга в США будет компания Wheel to Wheel Powertrain.

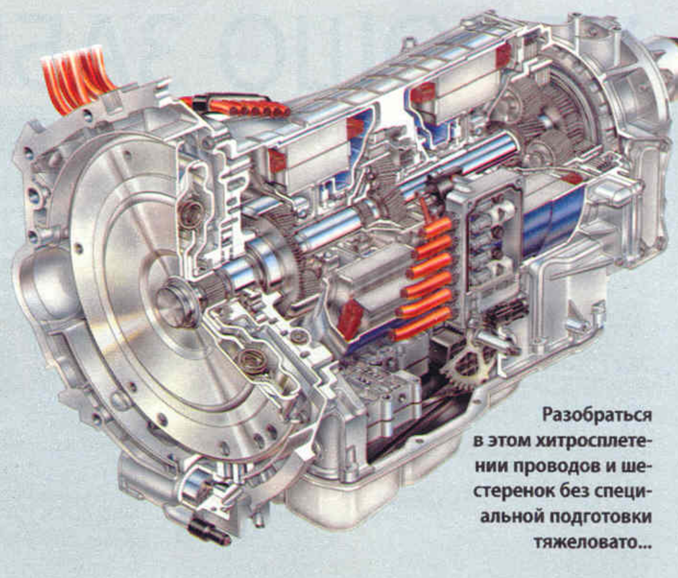




Срываем покровы тайны с изобретения: а – долой внешний кожух; б – вскрываем «сердце» – планетарную коробку передач.

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ **АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ**

В ПОГОНЮ ЗА ЛИДЕРОМ



Разобраться в этом хитросплетении проводов и шестеренок без специальной подготовки тяжеловато...

Американские и европейские маркетологи открыто признают, что проморгали спринтерский рывок японских «гибридостроителей». Ажиотаж среди любителей автомобильной вчера еще экзотики (за «лексусами» и «приусами» стоит очередь) подстегнул конкурентов к объединению усилий на этом поприще. И вот «Дженерал моторс», БМВ и «Даймлер-Крайслер» объявили о начале в 2007 году серийного производства универсального гибридного силового агрегата.

В новинке электромоторы полностью интегрированы в коробку передач. Да не простую, а комбинированную: в ней и некий электрический аналог бесступенчатого вариатора CVT, и четыре фиксированные ступени. Названо это чудо современной техники EVT – Electric continuously Variable Transmission, а вся система в целом – двухрежимным гибридным приводом (Two-Mode-Hybrid-System). В отличие от агрегата, обкатанного на «Приусе», этот позволяет практически идеально подобрать режим работы для любых условий. Всего предусмотрено шесть вариантов: бесступенчатый режим для разгона до II передачи; бесступенчатый режим для дальнейшего разгона; езда на I передаче с поддержкой двигателя двумя электромоторами либо с накоплением энергии при торможении; езда на II передаче с поддержкой одного электромотора; езда на III ступени с поддержкой двумя электромоторами; езда на IV передаче с поддержкой одного электромотора.

В отличие от уже ставших обычными гибридов, у которых большая часть мощности передается через электрическую систему с КПД на 20% меньшим, чем у механики, здесь эта проблема снята и, значит, экономия топлива будет выше. К тому же такую коробку можно сопрягать с другими серийными ДВС, превращая любой автомобиль в гибридный. Впрочем, сначала TMHS приживется в задне- и полноприводных моделях – как видно из рисунка, EVT не очень-то пригодна для поперечно расположенного двигателя.

РАДИ УДОВОЛЬСТВИЯ ЗА РУЛЕМ

На Нью-Йоркском автосалоне «Субару» представила электронную систему управления динамикой SI-Drive (Эс-Ай-Драйв), которая позволяет объединить три характера в одной машине: интеллигента, умеренного спортсмена и любителя острых ощущений. Внешне ее присутствие выдает большая круглая ручка переключателя, имеющего три положения – Intelligent, Sport и Sport Sharp. Носителем нового устройства был седан «Легаси 2,5 GT», но фирма планирует распространить свой «драйв» на все версии с турбонаддувом и шестью цилиндрами.

Чем же управляет ручка SI-Drive? Она вмешивается в работу контроллеров двигателя, автоматической коробки передач и электронной дроссельной заслонки.

В «интеллигентном» режиме двигатель работает мягче, что позволяет экономить топливо и облегчает водителю управление в городских условиях при низких и средних оборотах мотора.

Спортивный режим как бы привязывает двигатель к педали газа, заставляя его чутко откликаться на малейшее движение ноги водителя. Но это еще не все, на что способна «Субару». Последнее положение ручки полностью высвобождает взрывной характер оппозитного монстра – тут уже не до экономии. Зычный рев работающего на высших оборотах двигателя не только доставит удовольствие владельцу, но и распугает обделенных такой ручкой сограждан, путающихся под колесами.

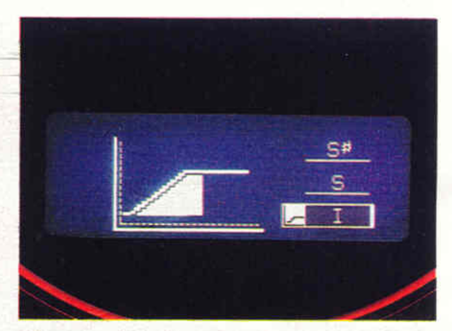
«Эс-Ай-Драйв» нашел свое отражение и на панели приборов. Там появились эконометр (это, ясное дело, для интеллигентов) и индикация некоего «графика мощности», подсказывающая правильный момент для ручного переключения передач. Обучая водителя, автомобиль, таким образом, превращает его в «интеллигента», ценящего экономию и экологию выше секунд разгонной динамики…



Ручка новой системы позволяет получить три удовольствия в одном автомобиле в зависимости от настроения водителя.



Эконометр знаком и по нашим авто. Здесь чем стрелка правее, тем больше миль машина пройдет на галлоне (3,79 л) топлива.



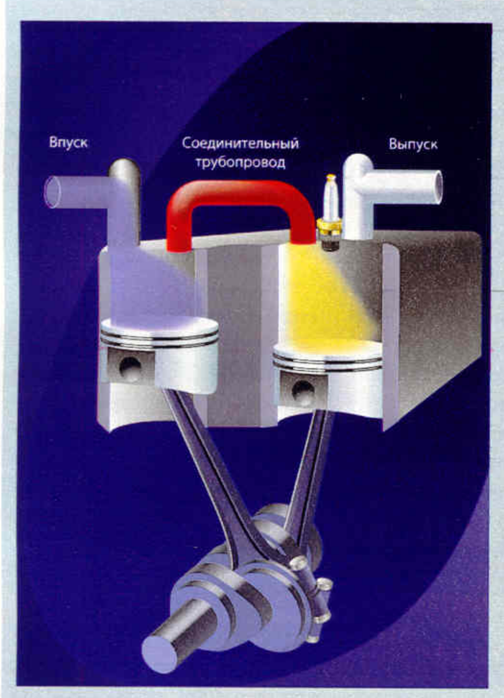
Обучающий график на мониторе подскажет оптимальный момент для ручного переключения.

ХОРОШО ЗАБЫТОЕ СТАРОЕ

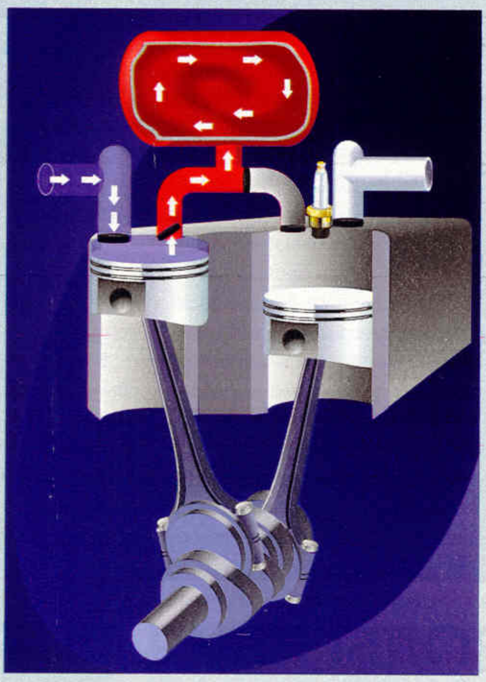
Докладчик от Scuderi Group на конгрессе SAE в Детройте представил этот двигатель как самый эффективный ДВС в мире. Во всяком случае, слова об удвоенном КПД и сниженном на 80% выбросе вредных веществ сорвали восторженные аплодисменты. Хотя какое тут изобретение – идея запатентована еще в… 1914 году! И называлась она «расщепленный цикл». Но в то время простота и реализуемость конструкции были куда важнее экономичности и экологии, вот и пылился патент на полке почти век.

Сегодня технология достигла таких высот, что сделать можно практически все, знать бы только, что именно нужно. Разработчики нового мотора предложили развести циклы впуска-сжатия и рабочего хода-выхлопа по… разным цилиндрам, поршни которых объединены общим коленчатым валом. Что это дает? Исчез «холостой оборот» коленчатого вала – сжатие происходит одновременно с выпуском. У конструкторов появляется возможность гибко играть характеристиками. Например, если сделать компрессионный цилиндр больше диаметром, получится аналог наддува. Можно довести степень сжатия хоть до 100:1, увеличив давление на впуске в камеру сгорания до 50 и более атмосфер. Получим мощную турбулентность, которая идеально распылит впрыснутое топливо. Можно сделать ход рабочего поршня больше, тогда улучшится термический КПД благодаря так называемому эффекту Миллера. Можно, наконец, независимо управлять клапанами в обоих цилиндрах в зависимости от режима движения.

Это, однако, не все. Достаточно присоединить к каналу, соединяющему цилиндры, ресивер, как получим пневматический аналог гибридного силового агрегата. При торможении двигателем рабочий цилиндр отключается, а компрессионный накачивает воздух в ресивер. Потом, при разгоне, можно отключить уже компрессионный цилиндр (вот она, экономия энергии!) и воспользоваться запасенным воздухом для работы мотора. Возможны, разумеется, и комбинированные варианты, когда для наполнения рабочего цилиндра используется как запасенный, так и закачиваемый воздух – подобных «инструментов» у двигателистов еще не было! А вот будут ли – покажут ближайшие годы.

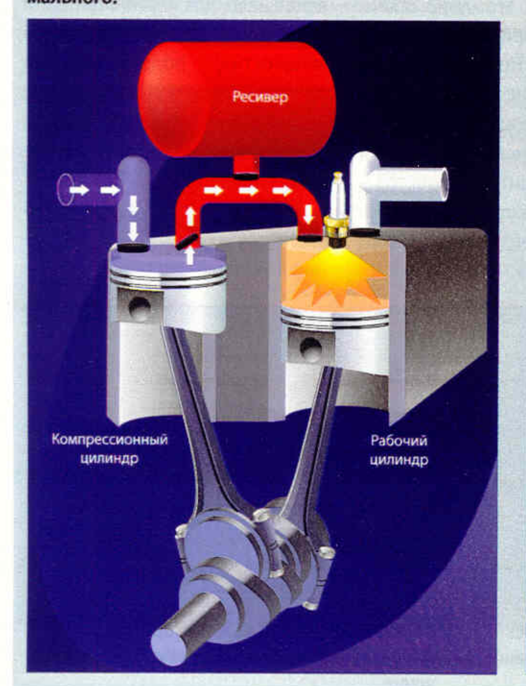


Очень упрощенно новый-старый мотор выглядит так.

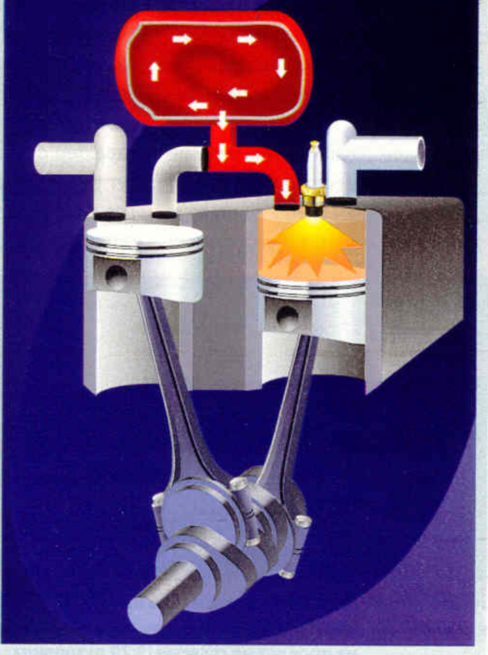


Ресивер по сути заменяет аккумулятор энергии в режиме торможения.

Подкачивать воздух в ресивер можно и в крейсерском режиме, пока давление не достигнет максимального.



При разгоне можно использовать запасенный воздух, не расходуя силы на его сжатие, что позволяет экономить топливо.



БОГАТАЯ БЕДНОСТЬ

Сергей Зиновьев. Фото: Юрий Тюрин, Вадим Крючков

Сезон открылся в Петербурге на «Невском кольце» этапом RTCC, а две недели спустя в Москве состоялся «Кубок Победы», собравший вообще все классы машин, заявленные в наших гоночных сериях. Праздничная атмосфера на трассах, рабочая обстановка в мотор-хоумах команд – не скажешь, что российские кольцевые гонки в кризисе.

ПОВОД ДЛЯ СКАНДАЛА

Разногласия между учредителями серий, координаторами классов и Российской автомобильной федерацией привели к серьезному конфликту. Те, кто вложил силы и средства в развитие формулы-1600 и формулы-«Русь», не нашли общего языка с чиновниками. В итоге «Российская Суперсерия» оказалась в подвешенном состоянии. До сих пор неизвестно, какие звания и регалии разыграют пилоты в ее трех зачетных группах. Еще в более странном положении полноценный автодром «Москва», возводимый на арендованном плацдарме в Мячково. Асфальт уложен и готов к заездам, но вокруг новой трассы и разгорелся сыр-бор – видимо, появилось, что делить.

Вложивший в трассу средства Шота Абхазава (глава команды «Арт-Лайн Инжиниринг», конструкторского бюро и фирмы, производящей гоночные автомобили) полагал, что сможет беспрепятственно проводить на ней гонки формулы-1600 в ранге чемпионата России. Чиновники этот статус присваивать не спешат, выдвигают всяческие условия (справедливые или нет – судить не беремся), неприемлемые для владельцев трассы. И хотя состав комитета кольцевых гонок РАФ под давлением недовольных шефов команд полностью изменился, договоренности не достигли даже к началу лета.

В рамках заезда Lada Revolution стартовала программа «АВТОВАЗ – новому поколению». Завод намерен оказывать поддержку молодым пилотам.

«АКМ ФСО Мегафон» вывела на трассу болид ArtTech, доработанный инженерами команды. Юрий Байбородов в первом же старте показал неплохую скорость.





«Туринг-Лайт» в ходе эволюции стал самым массовым классом машин: на двух гонках выступили 26 пилотов!



Новинка «Туринга» – «Ауди-А4» из родственного финского чемпионата. Призвана пошатнуть многолетнее господство БМВ-320.

Для большинства классов машин, в том числе «Хонды-Сивик», гонка на Воробьевых была просто показательной: на узкой опасной трассе мало желающих проводить этапы чемпионата.



Если конфликт в скором времени не разрешится, пострадают еще и благополучные RTCC и НГСА – в их календарях автодром «Москва» назван шесть раз. А заменить подмосковные гонки другими проблематично: в июле «Невское кольцо» начнут стирать с лица земли в ходе капитальной реконструкции стадиона им. Кирова.

У НАС ВСЕ КРАСИВО!

На уик-энд «Кубка Победы» все дрязги и скандалы забыли ради общего дела. Большая аудитория – зрители и телезрители, присутствуют отцы города, СМИ, спонсоры и так далее – не до разборок. Команды и спортсмены постарались и, презрев явную небезопасность временной трассы на Воробьевых, вступили в азартную борьбу, разбив много дорогих машин. Чудеса? Но внимательный глаз не мог не заметить, что красочной картинкой прикрыты неприглядные «дыры».

Об этом мы не раз писали – обычные городские улицы близ МГУ не приспособлены принимать гонки. Недаром инициаторы этапа немецкой серии DTM в Москве год назад, ознакомившись с «трассой», вежливо, но категорично отказались организовать здесь даже шоу-гонку, не говоря уже об официальной. Бетонные блоки и шеренги деревьев вдоль всей дистанции. Временные трибуны вмещают от силы тысячу зрителей, а «стоячих мест» практически нет – почти везде находиться опасно. Самые удобные площадки волей-неволей отданы VIP. Для кого, спрашивается, гонка?



Шота Абхазава построил близ Москвы трассу для кольцевых гонок, но пока не достиг полного взаимопонимания со спортивными чиновниками.

К естественным сложностям, как водится у нас, присовокупляется «человеческий фактор» – нечасто увидишь, как клетчатым флагом по чьей-то ошибке машут

СЕРИИ И КЛАССЫ

RTCC (Russian Touring Car Championship) – гоночная серия, объединяющая в этом году четыре класса машин. В «Туринг» и «Туринг-Лайт» проводится чемпионат России, в «Суперпродакшн» – Кубок России, в «Национальном» – Кубок РАФ. Запланировано семь гонок на трассах «Невское кольцо», «Воробьевы горы», «Автодром Москва».

НГСА (Национальная гоночная серия АВТОВАЗ) – учрежденные заводом состязания автомобилей, выпускаемых АВТОВАЗом. В этом сезоне чемпионат России для спортпрототипов Lada Revolution. В зачете «Кубок Lada» разыгрывается Кубок РАФ, в зачете «Кубок Kalina» – Кубок АВТОВАЗа. Запланировано десять гонок, в том числе на рижской трассе «Бикерниеки» и строящейся в Казани «Высокая Гора».

Формула-1600 – национальный класс гоночных формул с двигателями 1,6 л. В прошлом году вместе с формулой-«Русь» и «Кубком Хонды» входила в «Российскую Суперсерию». Ныне запланирован (но не утвержден РАФ) 6-этапный чемпионат России и две традиционные гонки на Воробьевых горах.

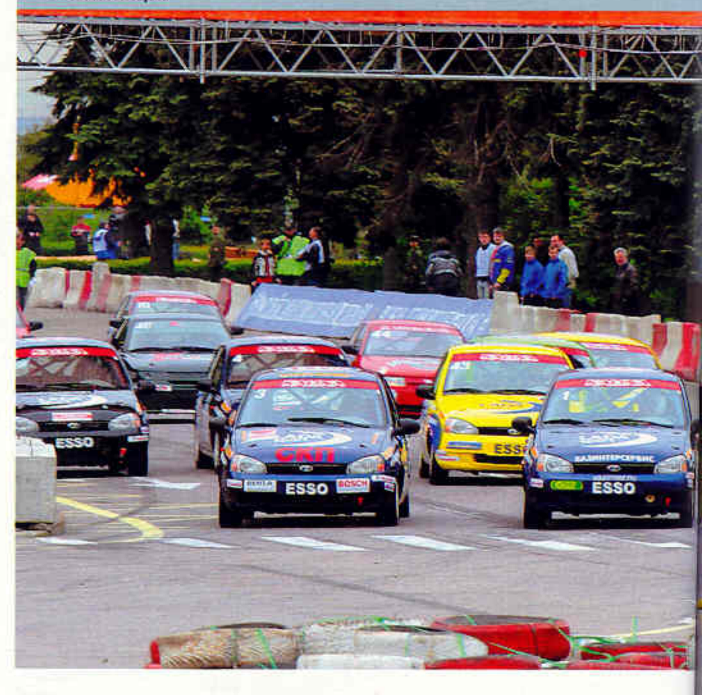
Формула-«Русь» – национальный класс гоночных формул с двигателями «Альфа-Ромео» 2 л. Статус состязаний неясен, календарь к началу сезона не сформирован.

«Кубок Хонда» – гоночная серия автомобилей «Хонда-Сивик Type R». Статус состязаний неясен, календарь к началу сезона не объявлен.



Лидеры и главные соперники в формуле-1600 прежние – команды «ЛУКойла» и «Арт-Лайна». А пилоты поменялись – на первых ролях экс-чемпионы страны Виктор Антонов и Виктор Шайтар.

Дебют нового кольцевого класса Lada Kalina. Стартуют в основном тольяттинцы.



задолго до финиша гонки! Короче говоря, трасса «Воробьевы горы» – не повод для радости или гордости столицы. И гонки на ней проводят не от хорошей жизни. Впрочем, пока и на том спасибо.

НО КАК-ТО ЖИВЕМ…

Перспективы у российского кольца весьма неопределенные. Уровень команд и пилотов за последние годы заметно вырос – вложения средств здесь дают эффект. В лучшую сторону изменился менталитет команд. Раньше нанимали опытного, зрелого гонщика-аса, а в компанию к нему «бизнес-драйвера», чтобы помочь бюджету. Сейчас все большим спросом пользуются юные таланты, вчерашние картингисты. У некоторых команд («ЛУКойл Рейсинг», «АМК ФСО Мегафон», «Спорт-Гараж», той же «Арт-Лайн») есть молодежные программы. Так что гонщики уже могут показать себя народу, но… негде.

Да, автодром «Москва», построенный по всем канонам, рано или поздно вступит в строй, в августе планируют открыть трассу «Высокая Гора» в Казани – власти Татарстана нашли для нее и место, и деньги. Между прочим, строящуюся по проекту придворного архитектора ФИА, немца Германа Тилке. Того самого, что нарисовал в свое время макет супертрассы для формулы 1 в Нагатине... Но как это все-таки мало для огромной страны. □



ПОД КРЫЛОМ «ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ»

Молодые пилоты, выступающие в Европе под покровительством «ЛУКойл Рейсинг», продолжают стартовать в сериях формулы-«Рено». Михаил Алешин, прошлогодний призер «Рено 2000», перешел в более мощный класс 3,5. Первый этап в бельгийском Зольдере испортила неудачная квалификация: из-за постоянных остановок заезда лучшим кругом Алешина стал разгонный. Тем не менее в гонке Михаил произвел впечатление, поднявшись с 23-го на 13-е место благодаря своим скоростным качествам. Боссы команды «Карлин Моторспорт», на машине которой он выступал, были довольны.

Сергей Афанасьев (он чуть моложе) остался еще на один сезон в «Рено 2000». Сначала побывал на подиуме чемпионата Северной Европы, а потом добился триумфа на этапе чемпионата Швейцарии – поул-позишн, лучшие круги в гонке, победы в двух заездах. Его партнером по команде в этом году стал юный украинец Сергей Чуканов – неоднократный чемпион России по картингу, выступающий с российской лицензией.

СЕАТ В НАСТУПЛЕНИИ



Строя прогнозы на второй сезон «турингового» чемпионата мира WTCC, мало кто предвидел подобное. Конечно, ожидали, что команде БМВ будет нелегко отстоять титулы, но чтобы так тяжко…

Сенсационным стал третий этап на английской трассе Брандс-Хэтч. Оба зачетных заезда полностью контролировали пилоты СЕАТа, взяв пять призовых мест из шести возможных. Кроме того, первую победу одержал гонщик на «Шевроле-Лацетти» – опытнейший француз Ален Меню, неоднократный победитель различных национальных «туринговых» первенств. В итоге СЕАТ возглавил обе турнирные таблицы – команд и пилотов, «Альфа-Ромео» пугающе отстала, а в БМВ предпринимают срочные меры по модернизации машин.

СЕННА ИДЕТ!

На втором этапе британского чемпионата формулы 3 уверенные победы в двух заездах одержал Бруно Сенна – племянник Волшебника, погибшего 12 лет назад на трассе в Имоле. Тогда, в 1994 году Бруно, потрясенный гибелью дяди, прекратил занятия картингом. Но спустя восемь лет с благословения родственников и при их финансовой поддержке вернулся в автоспорт и добился впечатляющего прогресса. Специалисты говорят о нем: малоопытен, но от природы очень быстр.



В случае успеха в формуле 3 22-летний Бруно сразу же перейдет в серию GP2 – многие команды хотели бы заполучить пилота с такой фамилией. А оттуда прямая дорога в формулу 1. Если, конечно, молодой Сенна действительно очень быстр. Кстати, выступает он за команду Double R, патронируемую… Кими Райкконеном.

КАЛЕНДАРЬ

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ

1–2 июля	**чемпионат России (RTCC),** С.-Петербург
1–2 июля	**чемпионат России (Ф-1600),** Мячково
7–8 июля	**чемпионат России (НГСА),** Мячково
14–15 июля	**чемпионат России (НГСА),** Мячково
22–23 июля	**чемпионат России (Ф-1600),** Мячково
5–6 августа	**чемпионат России (RTCC),** Мячково

РАЛЛИ

7–8 июля	**чемпионат России, «Белые ночи»,** Лахденпохья, Карелия
22–23 июля	**Кубок России, «Ростов Великий»,** Ярославская обл.

КРОСС

8–9 июля	**чемпионат России (грузовики),** Реж, Свердловская обл.
8–9 июля	**Кубок России (легковые),** Братск
8–9 июля	**первенство России (багги),** Н. Новгород
8–9 июля	**Кубок РАФ (мини-багги),** Новосибирск
15–16 июля	**чемпионат России (грузовики),** Чусовой
15–16 июля	**чемпионат России (легковые, багги),** Новокузнецк
22–23 июля	**чемпионат и Кубок России (УАЗ, «Ока», багги),** Калининец
29–30 июля	**Кубок России (легковые, багги),** Омск
5–6 августа	**чемпионат и Кубок России (грузовики, багги),** Арзамас
5–6 августа	**первенство России (багги),** Златоуст

4х4

19–22 июля	**чемпионат России по ралли-рейдам, «Тихий Дон»,** Ростовская обл.

РЕЗУЛЬТАТЫ
ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

7-й этап, ралли Италии-Сардинии

1. **С. Лоэб** (Франция, «Ситроен-Ксара»)	3:54.18
2. **М. Хирвонен** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	2.41
3. **Д. Сордо** (Испания, «Ситроен-Ксара»)	3.27
4. **К. Понс** (Испания, «Ситроен-Ксара»)	5.28
5. **Ю. Вялимяки** (Финляндия, «Мицубиси-Лансер»)	7.08
6. **К. Сольберг** (Норвегия, «Субару-Импреза»)	7.36
7. **М. Штоль** (Австрия, «Пежо-307»)	8.18
8. **Ф. Дюваль** (Бельгия, «Шкода-Фабия»)	9.45

WTCC, после 3 этапов

Пилоты:

1. **И. Мюллер** (Франция, «СЕАТ-Леон»)	32
2. **Дж. Томпсон** (Великобритания, «СЕАТ-Леон»)	25
3. **Г. Тарквини** (Италия, «СЕАТ-Леон»)	24
4. **Э. Приоль** (Великобритания, БМВ-320)	23
5. **Р. Райделл** (Швеция, «СЕАТ-Леон»)	21
6. **А. Меню** (Франция, «Шевроле-Лацетти»)	18

Команды:

1. СЕАТ	80
2. БМВ	69
3. **«Шевроле»**	48
4. **«Альфа-Ромео»**	37

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ-РЕЙДАМ

2-й этап, «Хазарские степи»

1. **Б. Гадасин** (С.-Петербург, «Ниссан-Пик Ап»)
2. **Л. Новицкий** (Москва, «Мицубиси-L200»)
3. **С. Гиря** (Москва, «Тойота-Ленд Крузер»)
4. **А. Бирюков** (Москва, «Мицубиси-Паджеро»)
5. **А. Домановский** (Москва, «Мицубиси-Паджеро»)
6. **Б. Букатов** (Москва, «Мицубиси-Паджеро»)



МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПУТЬ

Вадим Крючков. Фото: Сергей Кривчиков

Когда реконструировали Московскую кольцевую автодорогу, казалось, что проблема пробок на ней решена надолго. Мыслимое ли дело – забить автомобилями столь широкую магистраль! Но прошло чуть больше года, и стало понятно – даже современная МКАД не справляется с колоссальными транспортными потоками.

Похожая ситуация и в отечественном картинге. Еще в прошлом году только что построенный картодром «Маяк» в подмосковной Икше казался прекрасным заделом на будущее. Здесь, на трассе международного уровня должны были развиваться наши картинговые чемпионаты, кубки, трофеи и серии. Приезжайте – места хватит всем.

И что же? Нынешней весной «Маяк» подвергли реконструкции. Причина? Картодром, разумеется, не стал хуже, просто на первом же этапе чемпионата России ожидалось такое столпотворение, что пришлось расширить стоянку и изменить схему выезда на трассу из закрытого парка. Больше двухсот участников на старте сезона – совсем недавно о таком и мечтать не приходилось. И это отнюдь не кворум, а только те пилоты, что выступают в так называемых международных классах, то есть в тех, которым есть прямые аналоги за рубежом. В обойму входят детско-юношеские «Микро», «Мини», «Ракет», «Ротакс-Макс-Юниор», «Интерконтиненталь-А-Юниор» и взрослые «Ротакс-Макс», «Мировая формула», «Интерконтиненталь-А», «Интерконтиненталь-С».

Самый весомый прирост участников в бурно развивающемся «Ротаксе». Еще бы: зерна упали на весьма плодородную почву. Страждущие получили мощные и надежные двигатели за вполне посильные цены. А еще – централизованную поставку комплектующих, перспективу роста, титулованных соперников. И вот результат – больше семидесяти участников. Причем юниоры соревнуются в «Ротаксе» по обычной схеме (обязательная тренировка, контрольный заезд и два финала), а у более многочисленных взрослых программа уик-энда весьма насыщенная: тренировки, контрольные, три предварительных заезда, утешительный и лишь потом два финала для тех, кто преодолел сито отборочных. Здесь не то что на подиум, а в первую двадцатку пробиться почетно. Ведь там сплошь кандидаты в мастера спорта и мастера.

Представители «международного» клана в ходе сезона будут состязаться на четырех трассах. Помимо уже упомянутого «Маяка» (там пройдет большинство этапов), предстоит посетить Санкт-Петербург, Курск и Подольск. Если на первых трех трассах уже не раз проходили соревнования высокого ранга, то новый подмосковный картодром «Лидер» ожидает проверка на прочность – подобной массовости здесь еще не видели.

Есть в отечественном картинге и вторая ветвь – национальные классы, в силу своей до-

Сегодня взрослый «Ротакс-Макс» – самый массовый класс отечественного картинга.

ступности все еще популярные в регионах. Об их происхождении и истории красноречиво говорят названия: «Пионер», «Кадет», «Союзный», «Союзный – Юниор». В основном – видавшая виды, недорогая, но вполне пригодная для серьезных гонок техника. На ней выросло и еще вырастет не одно поколение пилотов. Тем не менее и здесь пополнение – от «международников» в эту компанию перекочевал класс «Ракет-120». По статусу любительский (читай – доступный), по сути полупрофессиональный. Он заполнил пустующую «бескоробочную» нишу – помимо слабосильного детского «Пионера», во всех остальных национальных классах ездили карты с коробками передач. А оттуда прямой путь лишь в престижный «Интер-С».

В национальных классах чемпионат страны не проводят, зато разыгрывается Кубок России и серия РАФ – пять этапов на трассах в Серпухове, Подольске, Курске и татарских Богатых Сабах. Почти все эти классы участвуют также в региональных первенствах Сибири; Поволжья, Урала и Западной Сибири; Востока; Центра; Юга; Запада и Северо-Запада России. И именно они, в конечном счете, дают подпитку перспективным международным классам. По протоколам того же «Ротакса» вполне можно изучать географию страны – в его списках участники от Выборга до Инты. А ведь этот самый многочисленный сегодня класс появился в России всего два года назад. □

Синие против красных. Картинг – это не только личный зачет. В нынешнем сезоне намечается упорная борьба команд.





«Ротакс-Макс-Юниор». В минувшем сезоне здесь стартовало всего девять человек, а в нынешнем только на первом этапе собралось 25 участников.

БРАТЬЯ МЕНЬШИЕ

Сергей Зиновьев



Следя за ходом чемпионата мира, мы восхищаемся звездами – Себастьеном Лоэбом, Маркусом Гронхольмом, Петтером Сольбергом. Пилоты заводских команд сидят за рулем самых совершенных раллийных машин. О мощности их скромно пишут «около 300 л.с.», а крутящий момент современных «уорлд ралли каров» превышает 550 Н·м! При этом как-то в тени остаются остальные персонажи великого действа, хотя в рамках чемпионата мира по ралли (World Rally Championship – WRC) разыгрываются три титула среди пилотов!

Помимо «уорлд ралли каров», давным-давно определяется чемпион в зачете серийных машин – Production Car (PC WRC), а в 2000 году ФИА учредила новый международный класс Super 1600. Для таких автомобилей проводят молодежный чемпионат мира – Junior WRC. У братьев меньших турниры короче: в этом году им отведено по восемь этапов, соразмерно с бюджетами пилотов, в большинстве не имеющих заводской поддержки.

ПРОДАКШН КАРЫ

Серийные машины – в раллийном понимании не такие уж и серийные. В Production Car состязаются полноприводные болиды с 2-литровыми наддувными двигателями. Серьезные переделки, конечно, запрещены, но так или иначе подготовка машин начинается с голого кузова: всю мишуру убрать, системы безопасности добавить, стандартное заменить «тюнинговым». Мощность раллийных «лансеров» и «импрез» поднимают до 280 л.с., а момент сегодня уже переваливает за 400 Н·м. (Подробности подготовки на примере «Субару-Импреза» в майском номере ЗР.) В общем нечто среднее между серийным автомобилем и автомобилем-прототипом, коим, по сути, является любой «уорлд ралли кар» – у них даже кузов ощутимо разнится с «родным».

Еще один экс-чемпион француз Брис Тирабасси, привезший победу «Рено», ныне защищает интересы «Ситроена».

В чемпионате PC стартуют, как правило, гонщики опытные, матерые – сплошь национальные чемпионы и победители континентальных первенств. Чемпион России Станислав Грязин некогда пробовал здесь свои силы, а в этом году на шесть этапов заявлен Сергей Успенский и уже набрал зачетные очки на ралли Мексики. Но, по большому счету, «продакшн кары» – вещь в себе. Пилоты, пришедшие сюда, крайне редко переходят в высший класс, а чаще завершают карьеру. Совсем другое дело – юниорский чемпионат мира, Junior WRC.

КОЛЫБЕЛЬ ТАЛАНТОВ

Техника Super 1600 не особо зажата регламентом. Определенная свобода у конструкторов есть. Основные ограничения: атмосферный двигатель до 1,6 л, привод на одну ось и – главное! – стоимость боевого аппарата не должна превышать 100 тыс. евро. Последнее проверяют комиссары ФИА еще на стадии разработки. Наконец, возраст пилота–участника юниорского чемпионата не более 28 лет – опять же по раллийным меркам «молодежь»!

Конструируют и строят машины Super 1600 заводские спортивные бюро, затем отправляют в свободную продажу. Среди активных игроков были ФИАТ с моделью «Пунто», «Рено» с «Клио». АВТОВАЗ тоже порывался запустить на мировой рынок Lada S1600, но «десятка» не подошла по габаритам. Наибольшую же заинтересованность и последовательность здесь проявляют «Ситроен» и «Сузуки»: на смену победоносным «Саксо» и «Игнису» недавно пришли автомобили нового поколения – C2 и «Свифт». Именно они сейчас ведут борьбу за титул.



Пер-Гуннар Андерссон уже был чемпионом среди юниоров, но, видимо, этого недостаточно, чтобы тебя заметили заводские команды.

ЧЕМПИОНЫ МИРА ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ

JUNIOR WRC

2001 – Себастьен Лоэб
(Франция, «Ситроен-Саксо»)
2002 – Даниэль Сола
(Испания, «Ситроен-Саксо»)
2003 – Брис Тирабасси
(Франция, «Рено-Клио»)
2004 – Пер-Гуннар Андерссон
(Швеция, «Сузуки-Игнис»)
2005 – Даниэль Сордо
(Испания, «Ситроен-С2»)

PRODUCTION CAR WRC

2001 – Габриэль Поссо
(Аргентина, «Мицубиси-Лансер Evo VI»)
2002 – Карамжит Сингх
(Малайзия, «Протон-Перт»)
2003 – Мартин Роу
(Великобритания, «Субару-Импреза WRX»)
2004 – Нил Мак-Ши
(Великобритания, «Субару-Импреза WRX»)
2005 – Тошихиро Араи
(Япония, «Субару-Импреза WRX»)

Характеристики малышей действительно детские: у «Свифта» 218 л.с. и крутящий момент 186 Н·м. Но это, конечно, смотря с чем сравнивать…

В Junior WRC родились и засияли уже несколько звезд. Себастьен Лоэб, до того известный лишь в родной Франции, выиграл первый чемпионат JWRC и сразу же пошел на повышение – в заводскую команду «Ситроена». Формально он не двукратный чемпион мира, как всегда о нем пишут – учитывая только лавры, добытые за рулем «Ксары WRC», – а трехкратный! Кстати, юниорский титул Себ завоевал в «преклонном» 27-летнем возрасте. Правда, он вообще пришел в автоспорт «в годах». А сегодня на трассах «большого взрослого» чемпионата мира наряду с Лоэбом блистает 23-летний испанец Даниэль Сордо – прошлогодний чемпион среди юниоров.

СОВПАДЕНИЕ ИНТЕРЕСОВ

Если говорить об уровне интереса к чемпионату самих гонщиков, то младшие братья нисколько не уступают старшим. В зачете PC этого года регулярно участвуют 15 пилотов – столько же, сколько во всех заводских командах WRC вместе взятых. Отдельные этапы собирают до 30 «лансеров» и «импрез». В Junior только в первых четырех гонках сезона-2006 зачетные очки набрали 19 гонщиков! Зрителям младшие чемпионаты дают возможность поболеть за соотечественников. В PC нынче на первых ролях гонщик из экзотического Катара Нассер Аль-Аттиях, японцы Тоши Араи и Фумио Нутахара, поляк Лешек Кузай. В Junior тон задают шведы Пер-Гуннар Андерссон и Патрик Санделл, эстонец Урмо Аава. Добавим, что братья меньшие едут и быстро, и красиво! □



Даниэль Сордо – один из главных кандидатов в пилоты заводской команды «Ситроена», которая стартует в сезоне-2007 с моделью С4 WRC.

В PC три года подряд хозяйничает «Импреза». «Лансер Evo IX» призван вернуть «Мицубиси» былую славу.



«КАРЛССОН» СНИЖАЕТ АППЕТИТ

Дизельные двигатели экономичнее бензиновых, однако для особо бережливых владельцев «мерседесов» ателье «Карлссон» предлагает блок управления мотором собственной разработки, снижающий расход топлива на 10%. При этом специалисты фирмы утверждают, что с новым контроллером C-Tronic Diesel ECO крутящий момент возрастает на 15%, а лучшая эластичность позволяет сократить время разгона с 80 до 180 км/ч на целых 8 секунд.

Представленный на фото MB 200CDI с блоком управления двигателем от «Карлссон» экономичнее серийного в среднем на поллитра при пробеге в сто километров, а на загородных трассах без малого на два литра! Ателье предлагает оснастить фирменным контроллером дизельные модели А-, В-, С-, Е- и S-классов и семейство «Вито/Виано». Похоже, тюнинг теперь делает ставку не только на высокие показатели мощности и динамики, но и на экологию с экономичностью.



«ФЕРРАРИ» НЕ ДЛЯ ВСЕХ

Объектом для тюнинга может стать любой автомобиль, и подтверждение тому – «Хаманн-F430». Как нетрудно догадаться по индексу, немецкие мастера взялись за «Феррари» и, прежде всего, занялись обликом итальянского спорткара. Новый передний спойлер не только узнаваем, но и помнит о своих прямых обязанностях – снижать подъемную силу на высоких скоростях. В паре с ним работает и оригинальный задний диффузор, а завершенность аэродинамическому обвесу придают фирменные пороги, визуально расширяющие и без того приземистый автомобиль. Двигатель обзавелся новыми системами впуска и выпуска, а также иными распредвалами. Прибавка в этом случае весьма скромная, всего 48 л.с., но после серьезного вмешательства с установкой двух новых нагнетателей, интеркулеров и чип-тюнинга V-образная «восьмерка» выдает 620 «лошадок» и 630 Н·м крутящего момента. Естественно, под возросший потенциал доработали подвеску и тормозную систему. Не забыт и интерьер: салон можно обшить любой кожей и поменять стандартные сиденья на спортивные.



О ЧЕМ МОЖНО МЕЧТАТЬ

Профессионалы в сфере тюнинга сосредоточены, как правило, на специализированных фирмах в автомобильных странах. Италия – это, в первую очередь, дизайн. Германия – технические разработки, где таких ателье около двухсот! У многих на слуху имена Abt, Brabus, Gemballa, конек которых – доводка тех или иных марок, или KW, Bilstein, O.Z. wheels, предлагающих комплектующие для разных автомобилей. Но кому известна Drewske tuning, специализирующаяся на электронике? Между тем она предлагает оригинальный вариант улучшения характеристик двигателей с помощью дополнительного блока управления, не требующего перепрошивки «родного» контроллера.

В России, увы, о таком многообразии и качестве тюнинговых услуг пока можно лишь мечтать.

«В» – НА ВЫДОХ, «А» – НА ВДОХ...

Споры по поводу так называемых фильтров «нулевого» сопротивления не утихают. Ну а как вам понравится система забора воздуха от «МК-Моторспорт», спроектированная специально для БМВ? Карбоновый воздухозаборник выведен в арку левого колеса, где температура воздуха ниже, чем в моторном отсеке. Насыщенный кислородом и более быстрый поток позволил без всяких интеркулеров повысить отдачу мотора на 25 л.с. – правда, в этом заслуга и оригинального фильтра, и электроники. Таковы показатели комплекта «А». А кит «В» предусматривает еще и установку новой системы выпуска, что в итоге повышает мощность на 55 л.с. Дальнейшая эволюция подразумевает замену распределительных валов (комплект «С») и доводку головки блока цилиндров (вариант «D»). После этого суммарная прибавка составит 85 л.с. Остается решить, стоит ли платить за полный комплект переделок 17 тыс. евро, если и в базовом варианте БМВ-М3, для которой разработан тюнинговый пакет, развивает 343 л.с.



БЫСТРАЯ ПОРОДА

Вадим Никишев. Фото: Вадим Крючков

Дрег-рейсинг в России сегодня больше чем увлечение – это уже вид автомобильного спорта. Конечно, до уровня зарубежного еще далеко, однако все больше его поклонников приходит к пониманию того, что тюнинговый и гоночный автомобиль совсем не одно и то же. Первый все-таки рассчитан на дорогу общего пользования, а стихия второго – специальные трассы. Тысячесильных дрегстеров на метаноле в России конечно нет, но уже появились болиды, спроектированные для покорения дистанции 402 метра. Техническая эволюция привела к тому, что и у нас некоторым из них путь на обычные дороги уже заказан.

«ЛАДА» С ВЕСЕЛЯЩИМ ГАЗОМ

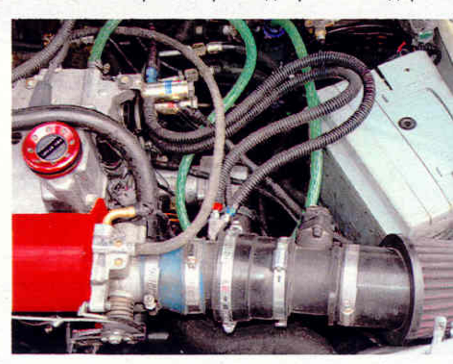
История когда-то обычной «Лады-112», а ныне одной из боевых машин команды «Алания Рейсинг» из Осетии, началась именно с тюнинга. Приобрели «двенадцатую» как обычный автомобиль, и владелец вначале просто доводил его под свои запросы. И лишь затем, опробовав на четвертьмильной дистанции, начал «лепить» свой гоночный болид.

В дрег-рейсинге, как известно, важна динамика, а не максимальная скорость. Потому в коробке передач появились сближенный «седьмой» ряд с почти «прямой» шестой ступенью и главная пара с передаточным числом 4,3. К слову, ее подбирали экспериментальным путем, опробовав варианты от 4,1 до 5,1! Дифференциал самоблокирующийся: на старте важна каждая секунда и реализовать потенциал мотора надо как можно полнее.

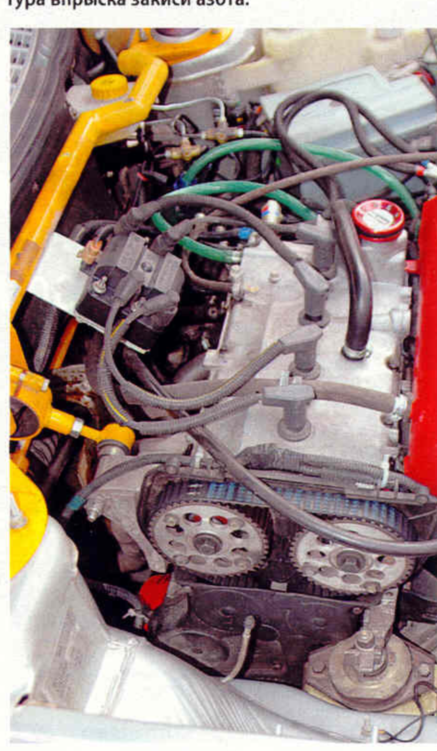
Нагрузки на трансмиссию здесь серьезные. Двигатель имеет объем 1,65 литра благодаря новому коленчатому валу и увеличенному до 83 мм диаметру поршней (разумеется, соответствующим образом доработаны и цилиндры). В механизме газораспределения установлены зарубежные распредвалы Schrick и нестандартные клапаны собственного изготовления. На впуске трудится новый ресивер в паре с дроссельной заслонкой диаметром 54 мм, за выпуск отвечает настроенный «паук». Поскольку основным предназначением «двенадцатой» стали старты на дреговой дистанции, на ней смонтировали комплект впрыска закиси азота, для чего степень сжатия мотора пришлось уменьшить до 8,5:1.

Результат доработок: двигатель крутится до 8200 оборотов, развивая даже без «подлива» NOS около 200 л.с. Чтобы переварить столь впечатляющие показатели, пришлось установить спортивные приводы и переделать сепараторы шарниров равных угловых скоростей.

Подвеску тоже модернизировали. Казалось бы, зачем в коротких гонках по прямой нестандартные пружины и амортизаторы? Без них не обойтись: чтобы при резком старте обеспечить ведущим колесам должное сцепление, крайне важно не допустить динамической разгрузки передней оси. Штатные пружины здесь уступили место импортным H&R, масляные амортизаторы подверглись модер-



К воздушной магистрали подведена аппаратура впрыска закиси азота.

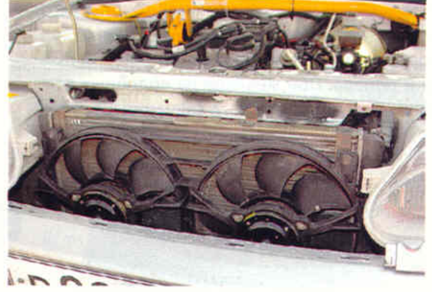


Под капотом «двенадцатой» идеальная чистота, как у настоящего гоночного болида.


Почти стандартный салон. Назначение автомобиля выдает лишь дополнительный тахометр.


Зеркала сняты, задок максимально облегчен, на передней оси – «слики», сзади – обычные покрышки и никакого наружного тюнинга. Таков серьезный болид для дрега.


И здесь ставка на вазовский 16-клапанный двигатель.


Небольшой радиатор приходится охлаждать мощными вентиляторами.

низации, а спереди появился стабилизатор поперечной устойчивости диаметром 22 мм.

С тормозной системой разобрались просто. Вместо серийного вакуумного усилителя, не обеспечивающего внятной связи между педалью и колесами, установили Lucas. Дисковые тормоза Zimmerman сменили родные механизмы и спереди, и сзади, а в суппортах теперь трудятся немецкие поршни – от БМВ. Колесные диски выбирали по соотношению «цена-качество» и в итоге остановились на марке ВСМПО. Непосредственно перед гонками на них монтируют специальные покрышки типа «слик» с протектором шириной 200 мм.

Внешне автомобиль выглядит по-спартански: нет излишков тюнингового пластика, зато есть передний регулируемый спойлер и заднее антикрыло. Последнее, кстати, весьма эффективно: не будем забывать, что автомобиль способен преодолеть двухсоткилометровый скоростной рубеж и дополнительная прижимная сила ему не помешает.

В салоне также почти ничего не изменилось. На месте штатной баранки красуется спортивный бублик isotta, компанию ему составляет набалдашник рычага коробки передач той же фирмы. Дополнительный тахометр с крупным циферблатом стал полезным подспорьем – поймать момент старта гораздо проще, имея перед глазами наглядную индикацию, да и крутить мотор можно до известных пределов. Присутствует внутри и аудиосистема с мультимедийным монитором, однако на время заездов ее демонтируют вместе с сиденьями. Гоночному автомобилю ни к чему лишний вес.

ПО ДОРОГАМ НА ЛАФЕТЕ

Другой болид команды «Алания Рейсинг» вызывает еще больший интерес. Это «Лада-113», наследница «восьмерки», снискавшей немало лавров в автоспорте. Автомобиль приобретен меньше года назад и изначально строился под гонки на четверть мили. Тут сразу делали ставку на 16-клапанный двигатель: в блок цилиндров высотой на 6 мм больше стандартного установили коленчатый вал с радиусом кривошипа 75,6 мм, облегченные шатуны. За снабжение горючей смесью теперь отвечают оригинальный ресивер, 54-миллиметровая заслонка и четырехдроссельный впуск. Ради установки последнего пришлось отказаться от штатного радиатора и поставить меньший. Выпускная система целиком новая: такой же, как на «двенадцатой», «паук», но прямоточный глушитель здесь большего диаметра – 60 мм. Выглядит и звучит такой ствол весьма впечатляюще. И, наконец, самое важное: заменой деталей дело не обошлось. Изюминка гоночного мотора – в удачных настройках, и здесь к процессу приложил руку известный тольяттинский пилот Дмитрий Брагин. Неудивительно, что среди одноклассников на спортивной трассе у этой «тринадцатой» соперников почти нет.

Серьезному двигателю – правильную трансмиссию. Усиленное сцепление Clutchnet соединяет его с коробкой передач, в которой появился 026-й ряд с – внимание! – шестернями прямозубого зацепления. Редуктор здесь имеет такое же передаточное отношение, что и на первой машине, а дифференциала как такового нет. Оно и понятно: с поворотами дрегстеру иметь дело почти не приходится, в то время как крутящий момент должен передаваться без потерь. Приводы же и тормозная система – точная копия тех, что хорошо зарекомендовали себя на «двенадцатой».

Позвольте, но как же на таком монстре перемещаться по обычным дорогам? Да никак. Дрегстер для этого не приспособлен, и в данном случае тоже. До места соревнований эта «Лада» добирается, как и положено гоночной технике, – на «лафете». Непросто? Но такова жизнь всех автомобилей, рожденных для гоночных трасс. А право выезжать на старт «тринадцатая» заслужила в боях, из которых почти всегда выходит победителем. □

ДРУЖБА СО ШТАТАМИ

Денис Чиликин

Музыкальная система в автомобиле уже давно не что-то из ряда вон выходящее. Даже в простеньких автомобилях ее часто устанавливают уже на заводе. Казалось бы, здорово: магнитола сливается с интерьером – сразу и не заметишь, а если еще и кнопочки ДУ на руле – вообще красота! И удобно, и про всякие съемные панельки можно забыть.

Хотя, стоп! А как быть, если хочешь MP3, Bluetooth, усилитель? Хорошо еще, когда в машине CD-ресивер, а не кассетник. Но что делать, если производители не предлагают то, что хочется? Краем уха слышали, что есть какие-то установочные центры, где паяют, переделывают, разбирают – неужели нам туда? Или ждать, пока на рынке автомобильной аудиовидеоаппаратуры не появится что-то поинтереснее?

ВСЕ СНАЧАЛА...

Начнем с самого простого, когда машина досталась с уже установленным заводским ресивером (1DIN или 2DIN), не завязанным с другими системами автомобиля. Допустим, вас он кардинально не устраивает. В таком случае «доделывать» его, пожалуй, не имеет смысла – проще и дешевле купить новый. Выбор сейчас такой, что чуть попривередничав, можно подобрать новую «голову» и в цвет панели приборов, и в тон подсветки. Одинаковые модели, отличающиеся только цветовыми решениями, сейчас предлагают практически все производители. Чаще всего для их различия к индексу модели добавляют соответствующие буквы, реже меняют одну из цифр или название.

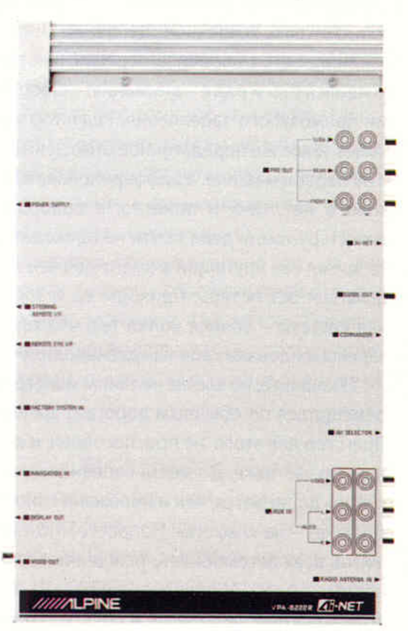
Если с простым случаем разобрались, то встает задачка посложнее. Скажем, головное устройство ни с чем не завязано, но при этом имеет весьма причудливую форму. Тут два решения. Первое – поехать в профессиональную студию, где изготовят специальную рамку-адаптер под привычные устройства (1DIN и 2DIN), второе – купить готовую. Отметим только: для ее установки опять-таки можно обратиться к профессионалам-установщикам. Какой вариант предпочтительнее, сказать сложно. Все зависит от цены, изготовления и, конечно же, наличия готового адаптера именно для вашего автомобиля (а то, может, и выбирать не придется).



Времена, когда на ресиверах среднего класса был предусмотрен только один цвет подсветки клавиш и дисплея, видимо, уходят в прошлое. Благодаря ступенчатой настройке количество оттенков на современных аппаратах может достигать даже нескольких тысяч.

Вот такую рамку-переходник для монтажа магнитол в переднюю панель («Форд-Мондео») можно заказать в фирменных сервис-центрах.

VehicleHub Pro – серьезное решение от Alpine для тех, кто не намерен расставаться со штатной системой, но желает ее расширить. Концепция такова: на панели приборов помещают дистанционный контроллер Orb, а блок V-hub (своего рода аналог головного устройства) устанавливают скрытно. Подобная система может взаимодействовать со штатными мониторами (интерфейс Alpine будет отображаться на них же) и ДУ на руле. Имеется возможность подключения iPod, Ai-NET, 2 AUX-входа, вход для камеры, навигационный RGB-вход. Не обошлось без встроенного усилителя и тюнера. При желании на подобных компонентах можно построить даже многоканальную систему объемного звучания 5.1.





Адаптер подключения автомагнитол Blaupunkt к дистанционному управлению на рулевом колесе (например, «Форд-Фокус 2»). Штатный дисплей автомобиля (если таковой имеется) также не утратит свои основные функции.



Основное преимущество замены акустики с использованием подобных колец-переходников – минимум работы. А отсюда и вытекающие плюсы, как-то: время и цена.

У данного усилителя, помимо привычных «тюльпанов», есть и высокоуровневые входы (High Input). Естественно, при наличии линейных выходов на головном устройстве применять их не стоит, так как качество будет хуже.



ЗАМЕЧЕН В СВЯЗЯХ...

Дополнительные кнопки управления штатной магнитолой на руле – едва ли не идеальный вариант с позиции безопасности и удобства. То же можно сказать и о комбинированных дисплеях, расположенных на «видном» месте панели. Показывая температуру или информацию маршрутного компьютера, они одновременно могут играть роль и дисплея магнитолы. В подобном случае простая замена штатной «музыки» приведет к тому, что все эти «удобства» станут неработающими...

К счастью, не всегда. Ряд производителей предлагает специальные адаптеры (небольшие коробочки с торчащими проводами), позволяющие нештатным ресиверам «дружить» со штатными дисплеями и ДУ автомобилей. Найти их в свободной продаже вряд ли удастся, а вот заказать через фирменные сервис-центры – пожалуйста. Там же можно уточнить то, что касается совместимости – работать с переходниками могут не все модели ресиверов. В каталогах это указано, да и продавцы должны знать. Само собой, адаптер, разработанный, скажем, Pioneer, не подойдет для Blaupunkt.

ИЗ ТОГО, ЧТО БЫЛО

В дорогих машинах выделить из общей массы электроники блок головного устройства чаще всего нереально. Они так «вросли» в саму панель приборов и в штатные системы (климат-контроль, навигация, камера заднего вида и т.д.), что простая их замена просто невозможна. Рамочки и переходники при этом также бессильны. Доработать их, конечно, можно – есть небольшие фирмочки, которые этим занимаются: добавляют аудио- и видеовходы/выходы и т.п., однако операция эта трудоемкая, не всегда приносит нужный эффект, а в ряде случаев – вообще невыполнима. Вариант установки второй независимой системы возможен, но не всегда эстетичен: попробуй-ка найди «удобное» место для второго ресивера…

Производители «музыки» это отлично понимают – в арсенале некоторых производителей появляются направления, рассчитанные на модернизацию штатных систем. Притом не только аудио-, но и видеопродукции. Это позволяет системам работать с нештатными аудио- и видеокомпонентами.

Акустические системы с всевозможными переходниками-кольцами (или отдельно кольца) для конкретных моделей также можно найти в ассортименте производителя. Но особой популярностью они не пользуются. Видимо, купить их у нас пока не так-то просто, да к тому же те, кого не устраивает звучание штатной акустики, обычно идут на более серьезные меры – изготовление подиумов и выбор модели с понравившимся звучанием.

Если уж заговорили о звучании, то стоит упомянуть и про внешние усилители. При отсутствии на штатной магнитоле линейных выходов (хотя, опять-таки, есть конторы, которые их доделывают) достаточно простой вариант решения – покупка усилителя с так называемыми входами высокого уровня. Сигнал для них берут с выходов на колонки, а уж они-то есть всегда.

Совершенно ясно, что автомобилей со штатно установленными на заводе аудио- и видеокомпонентами будет появляться все больше и больше. Уже сейчас можно найти вполне приличные системы, которые удовлетворят большинство покупателей. Но серийно устанавливать дорогущие системы ради единичных покупателей явно нелогично. А потому всевозможные способы «расширения» штатной «музыки» были раньше и будут впредь. □



МЫ С ТОБОЙ ОДНОЙ КРОВИ...

Максим Приходько. Фото: Александр Батыру

Мы их не замечаем. Или делаем вид, а между тем они такие же автомобилисты. Нас объединяют ПДД и все, что творится на дороге. Все плюсы и минусы нашего дорожного движения. Но то, что для большинства не представляет проблем, для них часто – неразрешимое препятствие. Но они не унывают, они с нами наравне...

Легко ли за рулем тем, у кого на стекле знак «Инвалид»? Насколько комфортна для них Москва автомобильная? Мы решили посмотреть на нее глазами Юрия Баусова, кандидата философских наук – одного из тех, для кого автомобиль – единственная реальная возможность общаться с миром.

Мы с фотокорреспондентом не планировали особо, куда поедем. Юрий сам предложил «прожить», точнее, проехать с ним один рядовой день. С утра по делам, на работу, потом короткая встреча в центре, обед. Да и заправиться надо, так как вечером предстояла поездка за город. Встречу назначили на проспекте Мира. «Вы меня узнаете сразу, – сказал по телефону Юрий. – У меня «Мицубиси-Каризма», серая, с ручным управлением».

ДЛЯ КОГО ЗАКОН ПИСАН?

Сажусь в «Каризму». Водительское место дооборудовано специальными рычагами управления (у Юрия не работают ноги), а так – обычный автомобиль, не слишком новый. Поехали! Юра уверенно выруливает на проспект, и мы вливаемся в поток. Плавно, не мешая никому. «Да я за рулем уже 30 лет, и все за таким вот», – улыбается Баусов. Его руки постоянно в движении: на них двойная нагрузка. И рулить приходится, и разными рычагами орудовать, плюс обычные переключатели... Словно предчувствуя мой вопрос, добавляет: «Мне бы коробку-«автомат», но она больших денег стоит; да и привык я к «механике». С утра на улицах Москвы обстановка немного нервозная: все спешат на работу. Миновали проспект Мира, едем по Садовому кольцу. Перестраивается Юрий очень аккуратно. Этому есть свое объяснение. «В таком потоке только успевай крутить головой, а мне это иногда тяжело. Так что ориентируюсь по зеркалам, траекторию перестроения рассчитываю заранее», – комментирует свои действия водитель. Естественно, пока мы вежливо всех пропускаем, нас совсем невежливо подрезают: «Это нормально, я внимания даже не обращаю», – замечает Юра.

– А знак на стекле? Неужели не замечают, не понимают, что вы не всегда можете резко отреагировать?



В багажнике коляска и фотоинструкция для добровольных помощников.

Парковка на Новом Арбате: мужчина в галстуке недоволен тем, что Юрий перекрыл ему въезд.



Федеральный закон N181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в РФ»

Статья 15. На каждой стоянке (остановке) автотранспортных средств, в том числе около предприятий торговли, сферы услуг, медицинских, спортивных и культурно-зрелищных учреждений, выделяется не менее 10 процентов мест (но не менее одного места) для парковки специальных автотранспортных средств инвалидов, которые не должны занимать иные транспортные средства. Инвалиды пользуются местами для парковки специальных автотранспортных средств бесплатно.

«Мицубиси» Юрия ничем особым не выделяется, кроме желтого знака «Инвалид».



– В 35 случаях из ста – понимают. В остальных – нет. Сейчас как раз водитель был из числа последних, – усмехается Юрий и добавляет: – Я не обижаюсь, привык… Самая тяжелая для меня проблема не в лихачах, а в том, чтобы найти парковку. Это где-нибудь в Европе занять место, предназначенное для инвалида-автомобилиста, – неприлично, да и наказание за это серьезное. У нас… Да ты сейчас сам увидишь!

Улица Новый Арбат, центр Москвы. Там у Юрия Баусова назначена встреча, но партнер задерживается. Решаем подождать на стоянке – маячить у тротуара на «правительственной» трассе категорически запрещено. Естественно, на въезде встречает плакат «Льгот нет», однако Юрий – боец закаленный, у него всегда наготове выписки из законов, как федеральных, так и московских.

Охранник уже собирается открыть шлагбаум, однако едва речь заходит о том, что клиент платить не будет, вызывает старшего. «У нас не муниципальная стоянка, это частное предприятие, поэтому льгот никаких нет, извините», – заученно твердит «старший», видимо, начальник караула. В ответ Юрий на память цитирует федеральный закон «О социальной защите инвалидов» и демонстрирует выписки из него. Видимо, наше с фотографом присутствие удерживает менеджера от крепких выражений; а закон… закон, видимо, писан не для него. Бросив: «Я должен проконсультироваться с начальством!», исчезает в караульной будке. Между тем в хвост «Каризме» пристроился черный «Лексус». Постоял пару минут (мы же перекрыли въезд на стоянку!), не выдержал; из роскошного авто вышел водитель – и к охраннику: «Ты меня пропусти, а с этим инвалидом потом разбирайся». Однако нашу машину не объехать, а Юрий твердо намерен воспользоваться своим законным правом. Хозяин «Лексуса» в раздражении, менеджер стоянки продолжает дозваниваться до начальства – или делает вид? Надеется, что инвалид, оказавшись меж двух огней, спасует и уедет? «Вот так всегда: мы вызываем раздражение, мы вам, здоровым, мешаем, а любой охранник на федеральный закон чихал, – спокойно резюмирует Юра. – Примерно такая же картина на стоянках у вокзалов. Однажды так же настоял на своем праве, а мне охранники колесо прокололи за это. А теперь представь, как его менять, если ноги не работают?»



Машина и телефон – вот моя связь с миром.



Это в Москве есть заправщики, а где-нибудь на трассе?

Спустя четверть часа нас милостиво запустили на стоянку – совершенно бесплатно! Правда, подозреваю, что решающую роль сыграли все-таки не ссылки на закон, а присутствие корреспондентов, с которыми просто решили не связываться…

А вскоре подошел человек, которого ждал Юрий, и после недолгого разговора мы вновь колесим по Москве. Изредка нас подрезают, где-то пропускают. Кстати, сам Юрий пропускает всех, кто об этом просит, и вовсе не из робости: «Надо помочь». Вот и вся жизненная философия, и дело не в том, что водитель – кандидат философских наук. Неужели соотечественнику надо оказаться в беде, чтобы научиться понимать других людей и чувствовать чужую боль? А иначе никак нельзя?

ВООБЩЕ-ТО ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ-ИНВАЛИДОВ НАША СТРАНА НЕ ОЧЕНЬ ПРИСПОСОБЛЕНА.

БЕЗ ПОДДЕРЖКИ

Удивительно, но за все время (мы провели несколько часов в условиях очень плотного движения) Юрий ни разу не нарушил Правила! Оказывается, водить машину он научился уже после того, как стал инвалидом. «Готовился стать военным летчиком, но, как говорят в народе, «поломался». Жить пришлось учиться заново. Для начала освоил автомобиль. Вообще-то для водителей-инвалидов наша страна не очень приспособлена. Те же автомобили с ручным управлением – их практически нет, а те, что есть, далеко не каждому подходят. Тут все очень индивидуально... А где научиться вождению? Вы слышали хоть раз о специализированных курсах или автошколах? То-то и оно…» Сам Юрий много ездил на отечественных автомобилях; в одиночку на «Запорожце» в свое время пересек почти всю Россию. А несколько лет назад пересел на подержанную иномарку и не нарадуется. «Ну что ты, это же небо и земля! В НАМИ мне специально сделанное ручное управление на нее установили, и теперь чувствую себя человеком! Наши-то машины ломались часто, а я ведь не могу выйти, тут же открыть капот и заняться ремонтом…»

За день, проведенный с Юрием Баусовым, лишний раз убедились, что мы живем в своем мире, более или менее удобном для здоровых людей, а проблемы инвалидов… В конце концов, это их проблемы! Кто из нас задумывался, каким испытанием становится для водителя-инвалида рядовая поездка на автосервис? А где и как ему поесть в дороге? Спасибо добрым американским дядям, что настроили в Москве и других российских городах ресторанов «Макдоналдс», а то ведь с голоду помирай! «Про туалеты для инвалидов и пандусы я вообще не говорю. Хорошо хоть заправщики на АЗС появились, – продолжает рассказывать Юрий. – А раньше-то как? Подъедешь к колонке и обращаешься к другим водителям: помогите заправиться! А люди в первую очередь что думают? «Ага, сколько вас в колясках по дорогам попрошайничает, так вы еще и здесь побираетесь...» Так что я всегда деньги в руке держу, чтобы поняли сразу, что я сам за себя платить буду!»

Под такой невеселый разговор подъезжаем к заправке. Да, заправщик есть, но это в Москве, а попробуй отъехать хотя бы на 150 километров, там кто поможет? «Помогают! – опять, угадав мои мысли, вслух говорит Юра. – Я же говорю, в 35 процентах случаев жить можно и нужно. А те оставшиеся… Люди разные бывают».

«Нас не жалеть нужно, никаких поблажек не надо, – веско и спокойно сказал Юра на прощание. – Лишь бы те законы, которые нам адресованы, работали на самом деле. Чтобы на ту же парковку пускали без конфликтов. А если серьезно, то место для инвалида должно быть шире, чем стандартное. Чтобы спокойно зайти и выйти, не боясь повредить соседнюю машину».

На прощание Юрий крепко пожал нам руки и поехал дальше – у него было назначено еще несколько встреч. Вместе с товарищами он решил этим летом доехать на автомобиле от Москвы до Южно-Сахалинска. Собирается доказать: любой человек, получивший инвалидность, если правильно поставит перед собой цель, способен преодолеть все преграды и достичь ее! Ведь смог же окончить институт, защитить диссертацию, научиться машину водить… Назло? Вопреки? Скорее всего – для себя. Только мы ему (и ему подобным) в этом устремлении пока не очень-то помогаем…

P.S. В этом номере мы лишь прикоснулись к важнейшей теме – о том, с какими трудностями приходится сталкиваться водителям-инвалидам. В будущих номерах собираемся вернуться к ней. □

www.vpz.ru / remkomplekt



«ВОЛЖСКИЙ СТАНДАРТ»

РЕМКОМПЛЕКТЫ VPZ

для ступицы легковых и грузовых автомобилей

Ухо автолюбителя, почти как ухо дирижера, всегда настроено на звуки своего автомобиля. Любую фальшь этой «музыки в стиле техно» улавливает он, тем самым оценивая здоровье своего «железного коня». Своеобразный присвист или стук в ступичном узле хорошо знаком владельцам отечественных авто - это грозный сигнал, того, что износились подшипники. Многие автомобилисты уже давно решают эту проблему самостоятельно. Но если раньше «джентльменский набор» запчастей для смены подшипника приходилось набирать в разных местах, то теперь процедура заметно упростилась.

Некоторое время назад Волжский подшипниковый завод (товарный знак VPZ), входящий в Европейскую подшипниковую корпорацию (ЕПК), откликнулся на нужды потребителей и наладил выпуск ремонтных комплектов для ступиц колес самых популярных моделей АвтоВАЗа, ГАЗа, УАЗа, УзДЭУавто. Теперь в одной упаковке собраны все необходимые детали для замены ступичных подшипников. Многим знакомы голубые коробочки с изображением автовазовской ладьи или газовского оленя. Преимуществом ремкомплекта VPZ является не только то, что автовладельцы избавлены от лишней траты времени на поиски необходимых «составляющих» и от возможных ошибок при их выборе, но и гарантированное качество всех частей ремкомплекта. Прежде всего это высокое качество самих подшипников, а также манжет, гаек, смазки. Главной составляющей ремонтного комплекта ступицы, конечно, является подшипник.

Подшипники, входящие в ремкомплекты VPZ, долговечны (не менее 70 тыс. км. пробега, не менее 5 лет службы), надежны, устойчивы к агрессивной внешней среде. Они отличаются низким уровнем шума и вибрации, просты в установке и эксплуатации, а по мнению автомобилистов, отвечают самым высоким требованиям. Гарантии качества и долговечности подшипников VPZ заложены в высокотехнологичном производстве и использовании самого современного оборудования. На заводе широко применяется электронно-вычислительная и точная измерительная техника, станки с микропроцессорами и числовым программным управлением, роботы и манипуляторы.

Завод изготавливает детали подшипников только из высококачественной стали, а передовые технологии, используемые в штамповочных прессах, шлифовальных и токарных станках и автоматах, увеличивают их долговечность, износостойкость и способность выдерживать тяжелые радиальные и осевые нагрузки.

На каких подшипниках вы ездите?

Многомиллионная армия автомобилистов в нашей стране продолжает увеличиваться год от года. Причем растет она с такой быстротой, что на российских автострадах уже не столько ездят, сколько, часами стоя в пробках, приобщаются к современной музыкальной культуре. Однако, несмотря на определенные неудобства, тот, кто уже искушен комфортом и престижностью передвижения на собственной машине, вряд ли согласится променять высокий титул автовладельца на скромное звание пассажира общественного транспорта. Но, как известно, прелести пользования личным автомобилем часто омрачаются многочисленными проблемами, которые на каждом шагу уготованы водителю.

Высокую точность обеспечивает система строгих допусков производства деталей подшипников.

Конечно, немаловажную роль играет и цена, заводу в этом смысле удалось найти оптимальное соотношение цены и качества продукта. Причем качество подтверждается не только отзывами потребителей и специалистов сервисных автоцентров России и стран СНГ, но и мнением профессионального сообщества независимых экспертов.

Продукция VPZ имеет:

- Сертификат одобрения Системы Качества английской фирмы «Ллойд Регистр» (Lloyd's register), который удостоверяет, что проектирование и производство конических и цилиндрических роликовых подшипников соответствует требованиям Международного стандарта ISO 9001:1994;
- Диплом центра независимой потребительской экспертизы;
- Знак «100 лучших товаров России»;

что говорит о заслуженном признании потребителями качества продукции VPZ.

На российском рынке ремкомплектов ступицы представлено сегодня около 10 брэндов. Это продукция отечественных производителей и западные марки. Казалось бы, выбор есть - присматривайся, покупай. Но по какому принципу чаще всего действует российский потребитель? Конечно же, сэкономить. Этим и пользуются продавцы контрафактной продукции. На рынках, в небольших автомастерских, в газетах и Интернете всегда можно встретить предложения продажи ремкомплектов по очень низкой цене. Удержаться трудно. Если нет разницы, зачем платить дороже - то и дело подначивают нас в рекламных роликах. И вот разъезжают по российским дорогам автомобили, начиненные «подшипниками-бомбами» из ремкомплектов неизвестных производителей.

В 2006 году Волжский подшипниковый завод приступил к выпуску новой серии качественных ремкомплектов под торговой маркой «Волжский стандарт», тем самым повысив свою конкурентоспособность на внешнем и внутреннем рынке. «Волжский стандарт» упакован в коробку бирюзового цвета с изображением зеленого сигнала светофора. Хорошее качество картона, достойная полиграфия, вакуумная упаковка подшипника, по мнению экспертов рынка, затруднят возможность подделки продукта.

И напоследок, несколько советов автолюбителям дает сотрудник техсервиса ЕПК Иваночкин Александр Васильевич: «Учитывая тот факт, что непрофессионалу отличить качественный подшипник от подделки трудно, соблюдайте следующие правила при покупке: ни в коем случае не покупайте подшипники и запчасти у частных торговцев. Делайте это только в магазине, желательно известном. При необходимости проверяйте наличие сертификата: не просрочен ли он, распространяется ли его действие на данную номенклатуру товара. Выбирайте подшипники только известных производителей - и российских, и зарубежных. Сначала обязательно изучите упаковку и маркировку продукта. Низкопробные подделки могут выдавать себя некачественным материалом упаковки, опечатками и грамматическими ошибками.

Ну, а что касается ремкомплектов VPZ «Волжский стандарт», то светофор на новой упаковке ремкомплекта всегда готов дать вам яркий свет на безопасную и комфортную езду на «ЗЕЛЕНОЙ ВОЛНЕ».

Весь товар сертифицирован

СПРАШИВАЙТЕ В МАГАЗИНАХ ВАШЕГО ГОРОДА!



ПРОБКИ: ВЗГЛЯД СО СТОРОНЫ

Андрей Морозов

Движение в Москве чуть ли не самое больное место в жизни города. Все чаще слышны заявления чиновников разного уровня о том, что «проблема транспортного потока в Москве первоочередная и будет решаться незамедлительно», но это не может поколебать твердого мнения москвичей и приезжих автомобилистов, что движение в столице постепенно идет к коллапсу.

В № 5 «За рулем» мы кратко коснулись того, как в Москве планируют обустраивать дорожное движение в ближайшие годы с помощью строящихся и проектируемых «колец». Оппоненты же московского мэра, на которого в первую очередь падают «шишки автомобильного гнева», вообще считают, что власти столицы Москвы не предпринимают энергичных мер для решения транспортной проблемы.

ОППОЗИЦИЯ ПОДАЕТ ГОЛОС

Один из последовательных критиков московской власти – депутат Госдумы Александр Лебедев. Он проиграл мэрские выборы Лужкову, но не успокоился, и неудачи городских властей в борьбе с пробками стали его козырем. По мнению возглавляемого им межфракционного объединения депутатов Госдумы «Наша столица», правительство города не имеет четкой транспортной стратегии. Отдельные проекты не согласованы между собой, а потому малоэффективны. Многие неплохие замыслы реализуют в форме кампаний и не доводят до конца.

В качестве свежего примера Лебедев приводит майское выступление мэра по поводу борьбы с мигалками, когда было заявлено, что спецсигналами в России могут пользоваться только три персоны – президент, премьер и…патриарх.

– Это чистой воды PR-акция, не имеющая ничего общего с реальным решением проблемы, – прокомментировал выступление мэра его оппонент. – Если Юрий Лужков действительно хочет хоть как-то изменить ситуацию, надо не выпускать распоряжения, а хотя бы раз уволить какого-нибудь префекта, грубо нарушающего порядок и правила дорожного движения. Всем москвичам хорошо известно, что самые большие любители мигалок – это как раз городские вельможи. Они не только незаконно устанавливают проблесковые маячки и сирены, но и заставляют ГИБДД перекрывать движение и организовывать кортежи сопровождения.

Что же, по мнению Лебедева и его коллег по депутатской группе, стало реальной первопричиной всех дорожных проблем? Начали издалека, обратившись к тому, что давно известно.

– Пробки в Москве вызваны бессистемной застройкой, без параллельного создания необходимых транспортных развязок. Никто в 60–70-е годы и представить в страшном сне не мог, что в Москве три миллиона автомобилей будет ежедневно выезжать на дороги. Принципы были другие: развитие наземного общественного транспорта и метро, ограничения на прописку в столице и т.д. Теперь все поменялось, а инфраструктура города осталась прежней. Подземных стоянок не строят, потому что невыгодно: вложения большие – отдача нескорая.

ВЗЯЛИСЬ САМИ…

Депутаты во главе с Лебедевым решили не только критиковать, но и поучаствовать в решении острой проблемы. За свой счет они заказали у европейских специалистов компании «ТрансКэр» разработку «Транспортной программы Москвы». Она уже готова и включает около 150 мероприятий, способных, по словам разработчиков, за восемь месяцев (!) и 100 млн. долларов помочь решить проблему пробок в столице. Правда, она еще требует доработки и затрат в пару миллионов долларов.

По мнению экспертов «ТрансКэр», в часы, когда по Москве автомобили могут еще ехать, на дорогах города находится 150 тысяч машин – 6% его парка (статистика на период разработки программы). Как только число их на дорогах доходит до 200–230 тысяч, неизбежно возникают заторы. В центре же Москвы, не создавая пробок, вообще могут передвигаться лишь 25 тысяч. Дорожные проблемы, истоки которых в сложившейся за многие десятилетия структуре города (отсутствие обходных участков, малая пропускная способность магистральных входов в город, слабая связь жилых районов с центром города и между собой и т.д.), надо решать немедленно, а не «размазывать» по принципу «на все денег не хватит».

Специалисты «ТрансКэр» отталкивались от того, что уже в 1999 году 65% транспортных узлов исчерпали запас пропускной способности. При этом почти половина (45%) перегруженных узлов сосредоточена в центре Москвы. Треть столичных магистралей исчерпала этот запас, а еще 16% работают на пределе. Средняя скорость движения в центре составляет не более 18 км/ч, при том, что темпы строительства дорог совершенно не соответствуют темпам роста автопарка. С начала века (2000 г.) число автомобилей в Москве увеличилось на 20%, а протяженность улиц и дорог – лишь на 2%, да и то в основном



за счет появившихся в районах массовой застройки, а не в центре города.

Вывод, который делают авторы программы, мягко говоря, неутешительный: «при сохранении существующих тенденций к 2020 году для обеспечения нормального использования личных автомобилей в Москве потребуется увеличить пропускную способность улиц в десять раз, а количество машиномест на паркингах – в двадцать». Понятно, сделать это нереально – пропускную способность и площади для парковки невозможно расширять до бесконечности.

ЧТО ДЕЛАТЬ С МАШИНАМИ?

Выходит, проблему пробок в Москве даже в перспективе решить невозможно? И «транспортные кольца», за которые ратуют нынешние власти, сами по себе превратятся в своего рода самозатягивающиеся петли? Так и случится, считают разработчики программы, если решением транспортной проблемы продолжать заниматься хаотично и бессистемно. Но что же в таком случае делать?

Прогнозируемый на ближайшие двадцать лет 30-процентный прирост использования легковых автомобилей для передвижения по Москве абсолютно неприемлем. Придется, как и во всем мире, поэтапно его ограничивать, причем все более жестко по мере приближения к центру города. Плата за въезд в центр должна выполнять заградительную функцию и стать источником финансирования городской транспортной политики, в первую очередь улучшения и развития общественного транспорта. В качестве основной альтернативы автомобилю рассматривается современный и комфортабельный общественный транспорт, который должен получить преимущественное развитие в транспортной системе Москвы.

Главный принцип программы «Нашей столицы»: транспортная система – это часть всего градостроительного комплекса, причем неотъемлемая и во многом определяющая. Бессмысленно решать проблему жилищного строительства, беспорядочно возводить дома, не обеспечивая при этом возможность доехать до них. Разработчики программы подчеркивают, что такой подход реализуется в сотнях городов США, Великобритании, Германии, Франции, Австрии и т.д.

В ЦЕНТР – ЗА ДЕНЬГИ

Каждому автовладельцу становится не по себе, когда он слышит, что свободу его передвижения к центру города пытаются ограничить. В Лондоне при въезде в центр установили электронные датчики, считывающие номер машины и время ее пребывания там. За удовольствие покататься в центре заплатишь 7,5 евро, причем в течение 22 часов, иначе ждет штраф 800 евро. В Гонконге и Сингапуре транспортный налог увеличили втрое, после чего 14% автомобилистов в течение года продали свои машины. В Афинах введен запрет на использование авто по принципу учета номерных знаков: по четным дням право предоставлено номерам с четной цифрой на конце, по нечетным – наоборот.

Любая из этих мер крайне непопулярна для тех политиков, которые решатся на нее – рейтинг упадет «ниже плинтуса». Но если ничего не делать – город ожидает транспортный коллапс. Причем для Москвы, как утверждают авторы программы, уже в этом десятилетии.

– Столичное правительство прекрасно понимает серьезность проблемы, но решать ее почему-то не хочет, – считает депутат Лебедев. – Все действия Москвы как-то бессвязны и неэффективны. Я как автомобилист не вижу никаких улучшений на дорогах.

Редакция намерена продолжить обсуждение темы пробок, все более актуальной сегодня не только для столицы. Будем признательны читателям, если и они выскажут свое мнение. Наиболее интересные суждения и предложения представим в журнале. □



На вопросы читателей отвечает заместитель начальника ДОБДД МВД России Александр ЯКИМОВ

Нормативные правовые акты, упоминаемые в ответах ДОБДД МВД РФ читателям «За рулем»

Ответы 4, 7

Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения), введены в действие приказом МВД России от 7 декабря 2000 г. № 1240.

Ответ 5

ГОСТ Р 52289–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» действует с 1 января 2006 г.

1. Поворачивая налево на четырехполосную дорогу, левыми колесами пересек двойную сплошную линию разметки. Инспектор пригрозил, что может лишить прав на полгода или оштрафовать на 500–800 рублей. Так ли это?

В.ДОБНЯ, КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ

По всей видимости, вы неверно выбрали траекторию движения и нарушили пункт 8.6 Правил, требующий от водителя во время поворота действовать так, чтобы при выезде с пересечения проезжих частей не оказаться на стороне встречного движения. Нарушение (в случаях, если это запрещено Правилами) влечет наложение административного штрафа от трех до пяти минимальных размеров оплаты труда или лишение права управления транспортным средством на срок от двух до четырех месяцев в соответствии с частью 3 статьи 12.15 КоАП РФ.

2. Не успел поставить машину на учет. Правомерно ли меня лишили прав на месяц за управление автомобилем с просроченными транзитными номерами?

А.ГОЛОЩАПОВ, КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

Вас наказали правомерно. В соответствии с пунктом 1 Основных положений вы должны были зарегистрировать автомобиль и получить государственные регистрационные знаки в течение срока действия «Транзита». У вас этот срок истек, а управление ТС без регистрационных знаков влечет ответственность по части 2 статьи 12.2 КоАП РФ в виде административного штрафа в размере 25 минимальных размеров оплаты труда (2500 руб.) или лишения прав на срок от одного до трех месяцев.

3. На ВАЗ-21043 установил капот, решетку радиатора и бамперы от ВАЗ-2107. В ГИБДД говорят, что эти изменения надо узаконить. Так ли это?

А.МОРСОВ, ЯРОСЛАВСКАЯ ОБЛ.

Несмотря на схожесть конструкции и мест крепления указанных вами кузовных элементов обеих моделей, такая модификация заводом-изготовителем не предусмотрена. Таким образом вы вносите изменения в конструкцию транспортного средства, следовательно, должны их оформить в порядке, предусмотренном приказом МВД России от 7 декабря 2000 г. № 1240. А именно: обратиться в подразделение Госавтоинспекции по месту регистрации ТС с заявлением, где подробно излагаете, какие изменения в конструкцию хотите внести. По заявлению принимают (или не принимают) решение о получении в уполномоченной на то организации заключения о возможности и порядке внесения изменений в конструкцию с указанием необходимых для этого работ, рекомендацией по выбору производственной базы для их выполнения, а также перечня разрешаемых работ силами собственника машины. После завершения переделок конструкцию проверяют на соответствие требованиям безопасности движения на станции государственного технического осмотра ГИБДД или в пункте технического осмотра. При положительном результате собственнику ТС выдается свидетельство о соответствии конструкции требованиям безопасности. Этот документ служит основанием для внесения изменений в регистрационные данные транспортного средства.

4. На новом ВАЗ-2111 рассеиватели поворотников белого цвета. Значит ли это, что я не могу эксплуатировать автомобиль?

С.РОСТОВЦЕВ, МОСКОВСКАЯ ОБЛ.

В пункте 3.6 **Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств** (приложение к Основным положениям), речь идет о цвете огней внешних световых приборов, а не их рассеивателей. На большинстве современных автомобилей (в том числе ВАЗ-2111) желтый или оранжевый цвет огней указателей поворота обеспечивают лампы соответствующего цвета. Так что, если на вашей модели установлены лампы, предусмотренные ее конструкцией, никаких проблем не возникнет.

5. В Чебоксарах устанавливают знаки «STOP» перед пешеходным переходом. Правильно ли это?

В.БАУЭР, ЧУВАШИЯ

Нет, неправильно. В соответствии с введенным с 1 января 2006 г. **ГОСТ Р 52289–2004 «Технические средства организации дорожного движения»** знак 2.5 «Движение без остановки запрещено» перед пешеходными переходами не устанавливают.

6. Кому разрешается не пользоваться ремнями безопасности в городе?

Л.КУЗЬМИНА, КАРЕЛИЯ

Пункт 2.1.2 Правил дорожного движения обязывает водителя при движении на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, пристегиваться ими и не перевозить пассажиров, не пристегнутых ремнями. Исключение лишь для обучающего вождению, когда за рулем обучаемый, а в населенных пунктах – для водителей и пассажиров автомобилей оперативных служб, имеющих специальные цветографические схемы на наружных поверхностях.

7. Купил подержанный автомобиль, у которого в верхней части ветрового стекла наклеена полоса пленки. Не возникнут ли проблемы при техосмотре?

Г. АЛИМОВ, ПЕНЗА

Примечание к пункту 7.3 названного выше **Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств**, допускает применение в верхней части ветрового стекла автомобилей и автобусов прозрачной цветной пленки. Светопропускание ее не нормируется.

ДЕЛО О БЕСПЛАТНЫХ БЛИНАХ

Сергей Волгин. Рисунок: Сергей Савилов

Как и многие, Илья У. мечтал о новенькой иномарке, но чтобы не залезть в долги, приходилось просчитывать варианты. В конце концов выбор пал на «Форд-Фокус» российского производства в неплохой комплектации.

– Мой пыл, однако, сразу охладили, сказав, что ждать машину надо почти год, – начал Илья свой рассказ. – Что поделать – внес символическую предоплату – сто долларов. Это было в салоне F&C trading в середине 2004 года.



ОБЕЩАННОГО ТРИ ГОДА ЖДУТ

Но в начале 2005 года салон закрылся. Однако директор его обещал помочь – поискать подходящий «Форд» у других дилеров. Через несколько дней удача улыбнулась – нашелся-таки автомобиль нужного цвета и комплектации. Был он 2004 года производства, но станешь ли в такой ситуации обращать внимание на это! Машина находилась у другого официального дилера – New York Motors – Moscow. Скидку за прошлогодний выпуск сделать отказались, но согласились вернуть «предоплаченные» сто долларов. Более того, директора F&C trading и New York Motors договорились, что У. скинут 450 долларов, а в качестве бонуса пообещали бесплатную постановку на учет. Тут же, после согласия Ильи, ему предложили внести в кассу предоплату – 500 долларов.

Утром следующего дня Илья уже был в салоне. К его удивлению, зал был полон людьми, которые веселились и ели блины. В тот день случилась масленица и на все машины 2004 года салон давал скидку 1000 долл. Поведал об этом менеджер, оформлявший накануне документы Илье, и мгновенно куда-то испарился. Старший же менеджер холодно заявил: договор заключен вчера, и пересмотру не подлежит. Сегодня У. могут предложить только бесплатные блины…

НЕДОЛГОЕ СЧАСТЬЕ

Наступило долгожданное время – у Ильи своя иномарка! Вот только радость была недолгой. Спустя всего три месяца, 5 августа 2005 года, ночью на МКАДе автомобиль вдруг резко потерял скорость, а через несколько секунд мотор и вовсе заглох. Звонок в сервис. Эвакуатор приехал довольно быстро. Водитель стал убеждать Илью, что ехать с ним нет смысла – он сам сдаст автомобиль: все равно ночью документы оформлять не будут, да и мастер по гарантии появится только утром.

Утром следующего дня инженер по гарантии объяснил У., что, пока автомобиль на стоянке, работ с ним не ведут, поскольку причина поломки неизвестна. Надо ждать до понедельника, когда мастера выйдут на работу, а кроме того, в компании «Форд моторс» получить разрешение на вскрытие двигателя… Илья попросил немедленно сообщить ему, когда это произойдет, и настаивал, чтобы машину вскрывали только в его присутствии.

Через пять дней У. пригласили. Не успел он переступить порог салона, как услышал, что причина поломки в некачественном бензине. Когда же попросил объяснить, откуда такой диагноз, его подвели к сваленным в кучу каким-то деталям и предложили «убедиться самому»! Илья возмутился: он не знает, что это за запчасти, и вообще, почему машину разобрали в его отсутствие? В ответ лишь пожали плечами.

Ничего не оставалось, как потребовать независимую экспертизу.

ФАЛЬШИВОРЕМОНТНИКИ

В «Правозащите «За рулем» мы внимательно выслушали молодого человека. Судя по чекам (а он их скрупулезно собирал), Илья постоянно заправляется на сетевых фирменных бензоколонках очень известной компании, где риск попасть на некачественный бензин не слишком велик. В суде это придется доказывать. Экспертиза была назначена на 24 августа.

За три дня до этого Илья вручил автосалону письмо с уведомлением об этом и попросил провести его к машине. Сотрудники сервиса почему-то не торопились. Как выяснилось, информация об автомобиле, который 20 дней находился здесь, в базе автосервиса отсутствует! Когда наконец Илью допустили к автомобилю, в глаза ему сразу бросилось желтовато-белое пятно, похожее на потек, прямо под лючком бензобака, и две свежие вмятины на правой передней двери. На вопрос, откуда это, ремонтники ответили, что «ничего не знают и вообще это не их проблемы». Илья достал фотоаппарат. Сразу же началась суета – прибежала какая-то женщина-начальник и потребовала, чтобы У. «немедленно стер фото», поскольку на территории сервиса фотографировать запрещено. Илья фотографировал свою машину, а не сервис, поэтому сделать это отказался и попросил опечатать автомобиль.

Спустя три дня эксперт приступил к работе, при этом Илье вручили уведомление, что «специалисты сервиса New York Motors – Moscow, проведя дефектовку двигателя, пришли к выводу, что проблема в некачественном бензине», и в гарантийном ремонте отказано. Никаких документов, подтверждающих «дефектовку», ему так и не показали, но в конце уведомления сообщали, что «г-н У. ознакомлен с правилами сервиса и готов платить по 300 рублей каждый день простоя автомобиля».

Когда независимый эксперт начал фотографировать кузов (в частности, потек под лючком бензобака), присутствовавшая при этом от сервиса женщина-юрист возразила: «эксперт пришел осматривать двигатель, а не кузов, так пусть двигатель и фотографирует». Отказались сотрудники New York Motors – Moscow и проверять электронику двигателя: «никакого результата это не даст, зато стоить будет совершенно безумных денег». Когда эксперт попросил достать поршни, сервисмены потребовали заплатить 5000 рублей, а заодно вручили бумажку, где было сказано, что У. «добровольно заказывает эту услугу». Естественно, ему ничего не оставалось, как написать, что он вынужденно подписывает этот заказ-наряд.

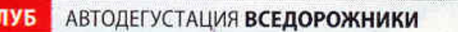
Дальше события развивались как в плохом боевике. Владельца автомобиля пытались силой выдворить с территории сервиса, а под конец вообще угрожали физической расправой, не стесняясь даже присутствия эксперта!

Экспертиза длилась больше месяца. Оставалось только ждать. У. получил еще одно письмо от New York Motors – Moscow, где компания уведомляла, что не намерена проводить работ, и если он не заберет машину, то обязан и дальше платить по 300 рублей в день. 15 сентября он все-таки приехал за своим автомобилем. Тот стоял прикрытый целлофановыми пакетами, но потека как не бывало – его вывели. Забрать машину предложили прямо в опечатанном виде. У. естественно отказался, после чего последовал очередной скандал с угрозами юриста, но в конце концов после долгих споров «Форд» распечатали, принесли списки частей. Все оказалось вроде бы на месте, кроме распредвала. Через некоторое время и его где-то нашли, но когда принесли, стало сразу ясно: он от другого автомобиля – сильно потрепан, со следами большого пробега. Тем не менее предложили брать, что дают! А потом вручили акт, что У. «не имеет никаких претензий к New York Motors – Moscow и что машина была принята с потеком и вмятинами на правой передней двери. Понятное дело, такой документ пострадавший подписывать не стал.

ПО ЗАКОНУ, ЕСЛИ АВТОМОБИЛЬ ГАРАНТИЙНЫЙ, ПРИЧИНЫ ВОЗНИКНОВЕНИЯ НЕИСПРАВНОСТИ ДОЛЖЕН ДОКАЗЫВАТЬ СЕРВИС. ФАКТИЧЕСКИ ЧАСТО ЭТО ПРИХОДИТСЯ ДЕЛАТЬ ВЛАДЕЛЬЦУ.

Спустя некоторое время было готово заключение эксперта. Как выяснилось, в баке автомобиля находилось… 20 литров чистейшего 80-го бензина (напомним: хозяин заправлял машину только 95-м!), распредвал оказался от другого автомобиля – не совпадали следы выработки на нем и на деталях двигателя и, самое главное, не было обнаружено признаков эксплуатации автомобиля на низкооктановом топливе. А это значит есть все основания обратиться в суд!

Сейчас дело находится в суде. Ко времени подготовки материала прошло уже два судебных заседания, куда представители ответчика даже не явились. Рассмотрение дела было отложено, и сейчас мы ждем очередного слушания. Естественно, дело это мы не оставим и о том, как будут развиваться события, обязательно расскажем в ближайших номерах журнала. □



ЗАВТРАК НА БРОНЕ

Евгений Борисенков. Фото: Константин Якубов



Танки, как известно, грязи не боятся. Но разве только они? Теоретически то же можно сказать и о вседорожниках. Подтвердить это или опровергнуть мы предложили читателям. Место выбрали соответствующее – демонстрационный выставочный центр Нижнетагильского института испытания металлов. Проще говоря – тот самый полигон, где проходят международные выставки военной техники и вооружения. В качестве эталона на тесте присутствовал не какой-нибудь, а самый современный танк Т-90, выступавший, разумеется, вне конкурса. В зачет попали только участники на колесах.

«Мицубиси-Аутлендер» – типичный представитель так называемых кроссоверов (именуемых у нас «паркетниками»). Собранный японцами автомобиль оснащен бензиновым 2,4-литровым двигателем мощностью 160 л. с. с изме-



няемыми фазами газораспределения и адаптивной (подстраивается под стиль вождения) четырехступенчатой АКП, имеющей и ручное переключение. Трансмиссия – постоянный полный привод с вискомуфтой в межосевом дифференциале. Такая схема, по мнению создателей, позволила отказаться от популярных ныне систем стабилизации и контроля тяги – в помощь водителю оставили лишь ABS и электронный распределитель тормозных сил. Скудноваты по теперешним меркам элементы безопасности – четыре подушки и защитные брусья в дверях. Впрочем, на сей раз дилер выставил не самую богатую версию машины, что подтвердила и умеренная (в этом классе!) цена – $32 540.

«Тойота-RAV4», напротив, оказалась напичкана опциями под завязку. Сюда вошли девять подушек безопасности (включая 18-литровую для защиты коленей водителя), ABS, системы распределения тормозных сил, экстренного торможения, курсовой устойчивости и противобуксовочная. Интересная новинка – устройство для поддержания постоянной скорости на подъеме и спуске – тоже налицо. Чтобы перемещать это хозяйство по дорогам и вне их, понадобился бензиновый двухлитровый мотор, агрегатированный (в нашем случае) с АКП. Машину третьего поколения сделали переднеприводной, с автоматически (через электромагнитную муфту) подключаемым задним мостом. Когда нужно, эту самую муфту можно заблокировать принудительно, нажав кнопку на панели приборов. Цена представленного экземпляра – $37 800.

«Шевроле-Нива», как и ожидалось, изысками не блистала. Доработки 2006 года коснулись в основном программы управления впрыском да качества отделки и цветовой гаммы салона. В остальном – привычный уже россиянам 1,7-литровый мотор в 80 л. с., постоянный полный привод, механическая КП… и ни единой подушки безопасности (впрочем, отечественным требованиям автомобиль вполне соответствует). Зато перед конкурентами «Шнива» может похвастаться отменной проходимостью и смешной на их фоне ценой – около $12 тыс.

«Хёндэ-Тусан» хоть и появился на свет не так давно, постарался ни в чем не уступить известным соперникам. Тот же двухлитровый бензиновый двигатель (142 л. с.), та же АКП с функцией ручного управления. Схема привода аналогична RAV4 – передний с подключаемым через электромагнитную муфту задним мостом. Обычно это происходит автоматически, однако на скорости до

НА ВКУС И ЦВЕТ



Попова Елена

35 лет, Екатеринбург, предприниматель. Ездила на автомобилях ВАЗ-2104, 2106, 2110, «Москвич». Водительский стаж – 18 лет. Самый опытный пилот дегустации.



Милютина Алексия

30 лет, Нижний Тагил, начальник отдела продаж. Ездила на автомобилях ВАЗ, «Рено-Символ», «Дэу-Матиз». Водительский стаж – 12 лет. Заняла второе место в конкурсе ЗР.



Ипполитов Андрей

29 лет, Нижний Тагил, автослесарь. Ездит на ВАЗ-21061. Водительский стаж – 11 лет. Душа коллектива и победитель конкурса.



«Тойота-RAV4»

Попова Елена: Лучший из всех. Отменная динамика, адекватная КП. Удачная ходовая – машина устойчива в поворотах, на бездорожье не кренится и не трясет. Удобная посадка, самый большой багажник и… обилие кнопок на панели – за неделю не разобраться! Внешне – самый привлекательный автомобиль.

Милютина Алексия: На проселке рельефа не чувствуешь – автомобиль буквально парит. АКП здесь не к месту – «автомат» душит возможности вездехода. Идеален для поездок с семьей – просторно спереди, сзади, в багажнике. Девять подушек безопасности произвели впечатление (посмотреть бы со стороны, как сработает).

Ипполитов Андрей: Качественно собранный, но невыразительный автомобиль. Хорошо приспособлен для обслуживания и ремонта. Понравилась полная электрификация салона. В преодолении холма здорово помог темпостат. Очень к месту АКП, из остальных опций доплатил бы только за ABS – прежде и без нее обходился. Зря повесили запаску снаружи – сопрут!



«Мицубиси-Аутлендер»

Попова Елена: Форма запоминающаяся, но простовата. Мал багажник – запаску лучше бы вынести на пятую дверь. На проселке не очень-то хороша, лучше на асфальте. Непрактичен кожаный салон – ткань от детской неожиданности еще можно отчистить, кожу – вряд ли. В остальном – почти копия RAV4.

Милютина Алексия: Это, скорее, большой универсал, чем вседорожник. Очень комфортабельный, но для такой цены мало наворотов. Отсутствие электронных помощников не огорчило – езжу аккуратно. По достоинству оценила ступенчатую регулировку спинок задних сидений – удобно. А еще «Аутлендер» хорошо сбалансирован – далеко прыгает и устойчив в полете.

Ипполитов Андрей: Яркая машина, а необычная «морда» просто притягивает взгляд. Мощный двигатель, самая быстрая в тесте АКП, по-спортивному настроенная подвеска. Это даже не «паркетник», а шоссейный болид. В грязи непрактична – низкая посадка и далекий от кресла порог гарантируют испачканные брюки. Не понравилось, что в базе нет необходимых мелочей.

«Хёндэ-Тусан»

Попова Елена: Безликая внешне и на ходу. Раздражает задумчивая КП. Посредственная звукоизоляция. Салон удобен, но много полочек – это еще и лишний мусор – уж лучше большой багажник. Пластиковый обвес едва ли выдержит серьезное бездорожье, а «кенгурин» и вовсе декоративная вещь.

Милютина Алексия: Смотрится громоздким и тяжеловесным. Все так и есть на самом деле – валкая машина сильно кренится в поворотах. Глядя на огромные колеса, думала, что руль не сверну. Ошиблась – спасибо хорошему усилителю. Пластик снаружи защитит кузов на бездорожье и тесных парковках. Аппарат солидный, но не боец (ни на грунте, ни на асфальте).

Ипполитов Андрей: Неплохо сделанный, богато укомплектованный вездеход с невнятной идеологией. На всех видах покрытия какой-то аморфный. Возможно, ему нужен более мощный мотор – благо места под капотом достаточно. А вот в салоне, напротив, тесно, мала регулировка руля по высоте. Машина чуть лучше «Шнивы». Одна отрада – практичный некрашеный обвес.



«Шевроле-Нива»

Попова Елена: По деньгам и машина. По проселку идет как намыленная – так и норовит уйти с траектории. Из-за слабенького мотора на гору взбирается с трудом. Не ахти едет и по асфальту – хуже «десятки». Единственная удача – открывающаяся в нужную сторону пятая дверь. Подъемную не люблю, было дело – падала.

Милютина Алексия: Дизайн простоват, без изысков, а ведь вседорожник должен выглядеть монументально! Сиденья – привет из семидесятых. Сел и провалился – точь-в-точь как в «шестерке»! Остальной салон – дешево, но терпимо. Сильно кренится – чтобы не опрокинуться, приходится все время притормаживать. Настораживает отсутствие подушек безопасности.

Ипполитов Андрей: От «Шевроле» лишь эмблема и цена. Впрочем, это единственный настоящий вседорожник, к тому же неплохо собранный (по крайней мере тестовый экземпляр). Очень шумный и странно укомплектованный – все на электроприводах, а «музыки» нет! Задние двери открываются на малый угол, что вкупе с узким проемом мешает посадке.





Дмитриев Виталий
28 лет, Екатеринбург, монтажник электрооборудования. Ездил на ВАЗ-2106, 2107, 2111. Водительский стаж – 6 лет. Призер конкурса, автор самых сдержанных комментариев.



Внешне это классический вседорожник, что добавляет владельцу мужественности. Высокая посадка обеспечивает отличную обзорность, что на бездорожье особенно важно. Прекрасно, что АКП дает выбор по типу управления. А вот остальная электроника работает постоянно – жаль, порой хочется кое-что отключить.

Никакой это не вседорожник! Просто универсал на высоких колесах – в грязь бы не сунулся. На рабочем месте устроиться так и не смог – руль не регулируется по вылету! Но, справедливости ради, отмечу дизайн – из всех самый интересный.

Самый лучший – большой, красивый. Да и марка нынче известная. Малые свесы способствуют проходимости. Все продумано и удобно: одно слово – Восток!

Куда лучше старой «Нивы». Хоть дизайн и не впечатляет, все достаточно современно. Весьма комфортная эргономика. Есть проблемы по технике – ручник на горке держали вдвоем, из-за бесчувственного сцепления там же тронулся лишь с понижающей. Шумная, но за такие деньги готов потерпеть.



Ясинский Игорь
30 лет, Верхняя Салда, инженер ВСМПО. Ездил на «Москвиче-2141», «Тойоте-Дуэт». Водительский стаж – 13 лет. Знаток техники, один из призеров конкурса.

Самый свежий автомобиль теста, самый конструктивно продвинутый. В живую выглядит куда лучше, чем на фото. Озорной мотор со спортивной отсечкой заводит водителя, однако на проселке ходовую ощутимо трясет. Понравилась электроника (у меня срабатывала!) и схема привода. Системы безопасности на переднем крае!

Самый мощный и динамичный. Самый тихий. Самый управляемый (как легковой автомобиль). Самый красивый. Самый тряский (на грани комфорта). Технически отсталый – вискомуфта и постоянный привод давно устарели. На бездорожье не рассчитан – под днищем много уязвимых мест.

Много машины плюс высокая, но плотная посадка дают ощущение вседозволенности. Реальность соответствует – «Тусан» самый «джипистый» автомобиль. Приятно удивили скромный 2-литровый мотор и честный «автомат». Шумноват для иномарки, но себе взял бы его.

Ожидал худшего, но в один ряд с иномарками не поставлю. Вялая динамика, посредственная плавность хода. Грохочет, скрипит, гудит. Собирают у нас, а цена иномарочная (при полном отсутствии опций). Акцент смещен в сторону внедорожных качеств в ущерб шоссейным – для меня перебор. Удивила четкая работа КП – могут, если захотят!



Попов Александр
31 год, Нижний Тагил, начальник отдела металлургического комбината. Ездил на «Оке», «Мицубиси-Галант». Водительский стаж – 3 года. Самый серьезный эксперт дегустации.

Хороша, как ни посмотреть. Современный дизайн, стильная светотехника. Внутри вообще все идеально. Немного запаздывает при разгоне, зато подхват – как у курьерского поезда. Прекрасная проходимость. Но не хватает солидности – подходит лишь молодым людям и женщинам.

Кроссовер – не джип. А внешность это только подчеркивает (слишком стремительный для вседорожника силуэт). Внутри царит смешение стилей – спортивные элементы не соответствуют общему оформлению. Характер ровный и надежный. Потенциальный владелец – семьянин 40 лет, постоянно ездящий на работу, а порой – за город на пикник.

Выглядит одутловато. Много накладок и хромированных труб – это лишнее. Мотор слабый, руль ватный. Непонятно, за что деньги берут. Единственная отрада – высокое качество материалов и изготовления. Подойдет людям за 50 для сада-огорода. Может, на дегустацию стоило выставить «Тусан» в другой версии…

О внешности промолчу – на любителя. Сиденья мягкие и удобные, а панель грубая и скрипучая. Сильно шумит на ходу. В городе такая не нужна. Зато на проселке нет равных. Хорошее приобретение для крестьян, рыбаков и охотников.

ОТВЕДАЙ НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ!

Условия смотри на обороте

Ф. ____________
И. ____________
О. ____________
Адрес ____________
____
____
____
Телефон ____________
E-mail ____________
____

1. Каким автомобилем управлял, стаж ____________
____
____
____

2. Пол: ☐ М ☐ Ж
3. Возраст ________ лет
4. Образование ____________
____
____

5. Профессия ____________
____
____





ОТВЕДАЙ НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ!

Не забудьте заполнить обратную сторону анкеты!

1. Основным недостатком карданного шарнира является:

- ☐ неравенство угловых скоростей ведущего и ведомого валов;
- ☐ ограничения по величине передаваемого крутящего момента;
- ☐ малый интервал технического обслуживания.

2. При уменьшении вылета колес колея автомобиля:

- ☐ уменьшится;
- ☐ увеличится;
- ☐ не изменится.

3. Разрешена ли установка в фары ВАЗ-2107 ксеноновых ламп?

- ☐ да;
- ☐ нет;
- ☐ только при наличии очистителя фар.

4. Какова температура вспышки в камере сгорания ДВС?

- ☐ около 1000°С;
- ☐ около 3000°С;
- ☐ около 9000°С.

5. Что является подвижной частью переднего тормозного механизма ВАЗ-2110?

- ☐ скоба с тормозным цилиндром;
- ☐ суппорт;
- ☐ то и другое.

30 км/ч можно воспользоваться клавишей на панели приборов. Защитить седоков и помочь водителю в сложной ситуации призваны шесть подушек безопасности, ABS и противобуксовочная система. По цене ($31 тыс.) «Тусан» из общего ряда не выпадает. Правда, за эти деньги здесь куда больше автомобиля – по размеру «кореец» явно крупнее коллег.

Тактико-технических данных Т-90 у владельца добыть не удалось (государственная тайна!), выяснили только цену – около $2,5 миллиона.

Высоко поставленная планка (состязаться с танком – это не шутки шутить!) дегустаторов не смутила. Изучив материальную часть и преодолев немало препятствий (кое-кто едва не превзошел бронированного монстра по итогам прыжков в длину), читатели представили свои выводы.

УЧЕБНЫЙ БОЙ

Да, вседорожникам на сей раз пришлось несладко, ведь состязались они не только между собой. По общему мнению, лучше всех себя проявила «Тойота», что, в общем, неудивительно. Ведь это уже третье поколение RAV4 – было время исправить ошибки. Кроме того, по соотношению вседорожных качеств это самый сбалансированный автомобиль. «Аутлендер» не знает равных, но лишь как полноприводный универсал. Коротко говоря, до танка ему дальше других. «Тусан» произвел двоякое впечатление. Внешность и основные повадки джиперские, но все же чего-то не хватает. Похоже, машине – мощности, а создателям – опыта. Впрочем, это дело наживное. Единственное, в чем конструкторы «Шеви-Нивы» не пошли на компромисс – это проходимость. За прочие блага надо платить, к чему многие россияне пока не готовы.

Досталось и читателям – помимо собственно дегустации им пришлось отвечать на вопросы конкурса, требующие знаний теории, практики управления и истории автомобиля. Справились на отлично, ведь они наши читатели! А в качестве компенсации за труды танкисты устроили показательные выступления. Т-90 выиграл во всех номинациях, кроме максимальной скорости по шоссе (он смог выдать всего 90 км/ч). Интересно, что ждет дегустаторов в следующий раз? Приходите – узнаете! ◻

Желающих участвовать в конкурсе просим заполнить анкету, вырезать и отправить конверт с пометкой **«Автодегустация»** по адресу:

107045, Москва, Селиверстов пер., 10, редакция «За рулем».

Можно анкету отправить и по E-mail: **proba@zr.ru.**

Незаполненные анкеты к участию в конкурсе не допускаются!

Генеральный партнер проекта – компания

GOODYEAR

Редакция благодарит компании «ОКАМИ МОТОРС» («Мицубиси» и «Хёндэ»), «АВТОБАН» («Шеви-Нива») и «ТОЙОТА ЦЕНТР ЕКАТЕРИНБУРГ ВОСТОК» («Тойота») за предоставленные автомобили, а также сотрудников НИЖНЕТАГИЛЬСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ДЕМОНСТРАЦИОННО-ВЫСТАВОЧНОГО ЦЕНТРА ВООРУЖЕНИЯ И ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ за помощь в проведении автодегустации.



Почему утонула в снегу «Шнива»? Что хочет молодежь? Так чьи же дороги хуже? Эти и другие вопросы обсуждает июльский почтамт ЗР.

КТО И ПОЧЕМУ УТОНУЛ?

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТВЕТ ЗАО «ДЖИ-ЭМ – АВТОВАЗ» НА ПУБЛИКАЦИЮ ЗР

В статье «Утонувшие в снегах» упоминается о трех проблемах качества автомобиля «Шевроле-Нива». Предполагаемые причины дефектов и мероприятия по их устранению следующие.

1. **Течь масла из редуктора заднего моста через сальник.** Возможные причины:

Некачественный сальник. В настоящее время ведется работа с АВТОВАЗом по новому сальнику, в качестве наиболее вероятного рассматривается сальник для «Шевроле-Нивы» с двигателем FAM-1.

Избыток консистентной смазки, которую АВТОВАЗ применяет для смазывания сальников. Операция выполняется пока вручную – возможна передозировка смазки, которая при нагревании разжижается. В мае 2006 года на производстве будут смонтированы специальные дозаторы для смазывания сальников перед их установкой.

При езде по глубокому снегу забился сапун редуктора заднего моста, в результате масло выдавило через сальник. Мы ведем работы с АВТОВАЗом по применению конструкции сапуна 21236 в редукторе переднего моста, и следующим этапом планируется аналогичное решение и в заднем мосту.

2. **Затруднено переключение передач, не выключается пятая передача.** Подобная проблема у нас была в ноябре 2005 года – как оказалось, в МСП АВТОВАЗ при сборке коробки был увеличен зазор между штоками III–IV и V – задней передач. В результате рычаг выбора передач при приложении чрезмерной нагрузки проскакивал между штоками и обратно возвращался только под значительным усилием, да и то не всегда.

Для решения этой проблемы в МСП ввели визуализацию правильности сборки штоков и установки верных зазоров при изготовлении коробки передач. Возможно, этот дефект и проявился на вашей машине (она произведена в конце 2005 года – *ред.*).

3. **Натиры на шланге системы охлаждения декоративным экраном двигателя.** Обычный зазор между экраном и шлангом от расширительного бачка – более 10 мм. Добавлю, что в декабре 2005 года была проведена оптимизация трасс систем охлаждения двигателя и улавливания паров бензина, направленная на исключение контактов с декоративным экраном двигателя.

С уважением,

КОНСТАНТИН ДЕНИСОВ, инженер по качеству ЗАО «Джи-Эм–АВТОВАЗ».

■ Господа, поздравляю! В России появился первый китайский автомобильный журнал на русском языке – «За рулем»!!!

ВОЛГОГРАДЕЦ

■ Не считаю журнал «китайским»! Просто этот тест – очередное доказательство того, что Россия умеет хорошо делать только оружие. Долго ждал серийного выпуска «Патриота», но, после того как увидел и пощупал, стало в очередной раз жалко патриотов российского автомобилестроения!

СТАРШИНА

■ Не понимаю, чего все взъелись на авторов? Все таратайки были подобраны по цене, что в общем-то правильно для российских условий. А то, что «китаец» победил, так россиянам надо улучшать свои ТАЗы (пока еще не поздно), а не орать о «заказухе» до посинения.

ОТЗЫВ-001

■ Да что за бред, как УАЗ сел? У меня у самого «Патриот» – я на нем в такую кашу езжу, что ни один «китаец» не выдержит. Не статья, а не знаю что…

СРЕГА

■ Любые зазоры в панелях являются устранимым износом. А вот «Мышкина норка» (по-другому салон «китайца» назвать не могу) – это на всю жизнь. Хочу заметить, что для любителей помесить грязь эта статья не нужна. Они – сами себе «тест- драйв». А вот человека, который не знает, что такое «покатушки», она введет в заблуждение! А это – неправильно! Это обман! Обманутым он пойдет и купит машину, занявшую первое место в тесте!

ОТ ЗЛОБНОГО

После того как увидел и пощупал, стало в очередной раз жалко патриотов российского автомобилестроения.



■ У «китайца» рама и силовые детали выштампованы из тонкого металла, очень много сварки (то есть ни о какой ковке или литье речи нет), карданы тонюсенькие, раздатка висит низко, колеса маленькие (а большие – хрен поставишь). Короче говоря, автомобиль, конечно, полноприводный, но однозначно НЕ внедорожный. А «Шниву» зря обидели! Нормальный автомобиль, но он другого класса! Сравнение некорректно! Не читайте советских газет…

МАЛЕНЬКИЙ МУК

■ Определенно заказная статья! Как «Руль» почитаешь, так русские машины просто рассыпаются по дороге! Однако люди ездят и не ремонтируются каждые два часа!

ИГОРЬ

Автомолодежные заботы

Пишет вам ученик 6-го класса 306-й школы Санкт-Петербурга Демидовский Петр, постоянный читатель вашего журнала. Мне очень хотелось иметь свою машину. В Новгородской области (деревня Пятница) мы с папой нашли подходящий экземпляр ЗАЗ-965 и полностью восстановили. Машина теперь зарегистрирована на мое имя! В графе «особые отметки» так и написано: владелец 1994 года рождения!!! А после того, как прочитал у вас про ГАЗ-67 и «Виллис», вновь загорелся. По объявлению мы с папой нашли приличный «газик» и вновь занялись восстановлением. В машине почти все родное – двигатель, щиток приборов, 6-вольтовое электрооборудование. Тент мы изготовили сами. С уважением,

ПЕТР ДЕМИДОВСКИЙ



Дорогой наш журнал «За рулем»! Мы, северодвинцы, только что вернувшиеся из сказочного путешествия в Париж, хотим сказать тебе огромное спасибо. Участвуя в акции «Исполнение желаний», мы и представить не могли, что наши мечты станут реальностью. Завод «Ситроен» произвел на нас незабываемое впечатление – мы благодарим за помощь в осуществлении нашей мечты. Спасибо за чудо! Спасибо за праздник! Пусть и ваши мечты сбываются!

АНДРЕЙ ГРИБАНОВ, МАРИНА ЖУКОВА, СЕВЕРОДВИНСК

Обращаюсь к вам с просьбой. Молодежь, у которой мало денег, часто ездит на старых «шестерках» или «девятках» и хочет узнать о них побольше. Ваш журнал – самый дешевый и интересный, но, к сожалению, у всех нас достаток ниже среднего, и нам неинтересно читать про дорогие иномарки. Пожалуйста, сделайте раздел про такие авто – буквально странички две – и журнал, я думаю, обретет еще большую популярность среди начинающих, да и не только.

АРТУР КУТИКОВ, ЧЕЛЯБИНСК

Вычитал в вашем журнале, что у правительства есть задумки по поводу нового налога, касающегося карбюраторных автомобилей. Вроде бы этот налог должен быть довольно большим, чтобы владельцам этих авто было невыгодно их содержать, чтобы они покупали новые, соответствующие Евро II. Но ведь если у человека старый автомобиль, значит, как правило, он просто не может купить новый! Средств нет! Получается, что этот налог – очередная обдираловка.

АЛЕКСАНДР ГРИШЕЧКИН, ПЕНЗА

ДАЕШЬ ХУДШУЮ ДОРОГУ!

В ЗР, 2005, № 5 наш читатель из Малоярославца М.М. Макаров предлагал учредить конкурс «За самые худшие дороги». Что ж, акция явно нашла читательскую поддержку…

Захотелось поделиться наболевшим – посылаю вам фото, свидетельствующее о состоянии дорог в Смоленске. Помочь не прошу: хотя бы посочувствуйте... Понимаю, что ситуация, к сожалению, стандартная для всей России.

ОЛЕГ ГРИНКОВ, СМОЛЕНСК





Направление Екатеринбург–Пермь можно назвать трассой лишь условно. Даже пара часов движения просто выматывает, превращая езду в непрерывное «уворачивание» от ям и кочек. А ежегодный «ямочный» ремонт только ухудшает обстановку. Причиной данного происшествия как раз и стало такое «уворачивание»…

ДЕНИС МИРОНОВ, ЕКАТЕРИНБУРГ

Традиционные ответы главного редактора в прямом эфире на ежемесячные вопросы читателей теперь также проходят через «зарулевский почтамт».

В одной из предыдущих конференций обсуждался вопрос об автопарке ГАИ. Ее сотрудники жалуются на «недофинансирование», но начальство-то катается на «мерседесах» (недавно я видел милицейский «Порше-Кайенна»!). По нашему курортному городку раскатывают экскурсионные автобусы некой фирмы РИНГ тоже со спецномерами, а на трассах мы часто встречаем фуры с теми же «синяками». Есть ли нормы, определяющие, какие машины могут использовать наши госструктуры? Не каждый же день они за бандюками гоняются!

АНДРЕЙ, ЕССЕНТУКСКАЯ

Понимаю и частично разделяю ваши эмоции. В России, увы, нет открытых документов, определяющих, какие автомобили могут использовать госструктуры. Существует ли такая практика в мире? Есть неписаные законы, по которым, скажем, американский политик не позволит себе показаться на людях на иномарке. Скорее всего, ваш вопрос лежит в сфере этики госслужащих. Дело ведь не только в регламентирующих документах, а в уважении к народу, интересам которого эти госслужащие обязаны служить. А какое может вызывать доверие «слуга народа», попирающий все правила дорожного движения на роскошной иномарке с госномерами? Я не призываю чиновников пересаживаться на «Оку», но моральные ограничения должны быть – с этим я полностью согласен.

На дороге должен быть порядок – ответственны за это ГАИ, водители и пешеходы. Но прочитайте любой материал о ГАИ – только самое плохое! Ничего не делают, берут взятки, занимаются другими нехорошими делами, а мы, водители, такие «белые-пушистые», без вины виноватые. А кто же ездит по встречной полосе, обгоняет по обочине и пугает другими причудами? Особенно опасны водители более мощных, чем российские, автомобилей. Может быть, журналу стоит провести акцию в поддержку тех, кто соблюдает ПДД в любое время дня и ночи и на любой территории?

КОНСТАНТИН, ДОЛГОПРУДНЫЙ

Во многом вы правы, но разница между водителями и сотрудниками ГАИ все-таки должна быть. Да, мы живем в одной стране и обязаны соблюдать единые для всех правила дорожного движения, но с сотрудников ГАИ особый спрос. Государство поручило им заботу о нашей безопасности на дорогах, и за это они получают зарплату. Если автомобилисты ведут себя недопустимо, сотрудники ГИБДД должны строго пресекать нарушения согласно букве закона. Что касается вашего предложения об акции солидарности водителей, соблюдающих правила, оно, без сомнения, актуально. Два года назад мы проводили подобную акцию под названием «День вежливости за рулем». Видимо, стоит в какой-то форме вернуться к ней.

Мировые автопроизводители готовы собирать свои автомобили в РФ, при этом комплектующие практически полностью идут из-за рубежа. Почему же о таких автомобилях говорят «Собраны в России»? Доля российского труда здесь вряд ли больше 10%.

ЕВГЕНИЙ, СЫЗРАНЬ

На самом деле, «российская доля» в стоимости таких автомобилей, насколько я знаю, начинается от 30%. Но в любом случае они действительно собраны в РФ, пусть и из импортных комплектующих! В конце концов, компоненты для автомобиля «Форд», выпущенного в Детройте, тоже поступают со всего мира. И при этом он – американский.

Если «За рулем» издается с апреля 1928 года, то почему вышло всего 899 номеров? По моим подсчетам, должно быть гораздо больше.

ВЛАДИСЛАВ

В издании «За рулем» (как, впрочем, и многих других того времени) был перерыв, связанный с военными годами. Так что ошибки в нумерации нет: наш июньский номер – девятисотый, юбилейный.

Сейчас вовсю обсуждают вопрос об увеличении штрафов. Я думаю, это необходимо сделать: надо же как-то бороться с беспределом на дорогах. Но не кажется ли вам, что при существующей системе оплаты штрафов и нашем российском менталитете все сведется к большей сумме «вознаграждения» инспектора?

МАКСИМ, КРАСНОЗНАМЕНСК

Согласен, что только механическим увеличением размера штрафов с «беспределом на дорогах» не справиться. В таком случае действительно все сведется к тому, что недобросовестные гаишники будут брать большие взятки. Борьба с этим злом требует комплексного решения, возможного только при коренной реформе ГАИ, о чем журнал пишет постоянно.

В начале марта телепрограмма НТВ представила концепт «Руссо-Балт». Что это за автомобиль? Вы о нем напишете?

КИРИЛЛ

«Руссо-Балт» – известная в начале XX века российская марка, которую сегодня с помощью этого проекта пытаются возродить. Среди участников проекта – дизайнеры из нескольких бывших республик СССР, которые работают ныне в дизайн-центрах крупных западных компаний. В основе представленного концептуального купе – компоненты шасси «Мерседес-Бенц CL 65 AMG».

Считаю, что товары под торговой маркой «За рулем» должны вернуться в экспертизы. Не обязательно описание их потребительских качеств, но в состав сводной таблицы проверяемых технических характеристик они должны быть включены. Ведь против цифр не попрешь. Кроме того, если бы мы, ваши читатели, не доверяли вашим экспертизам, считая ЗР «лицом заинтересованным», то, думаю, у вас не было бы более чем полумиллионного тиража.

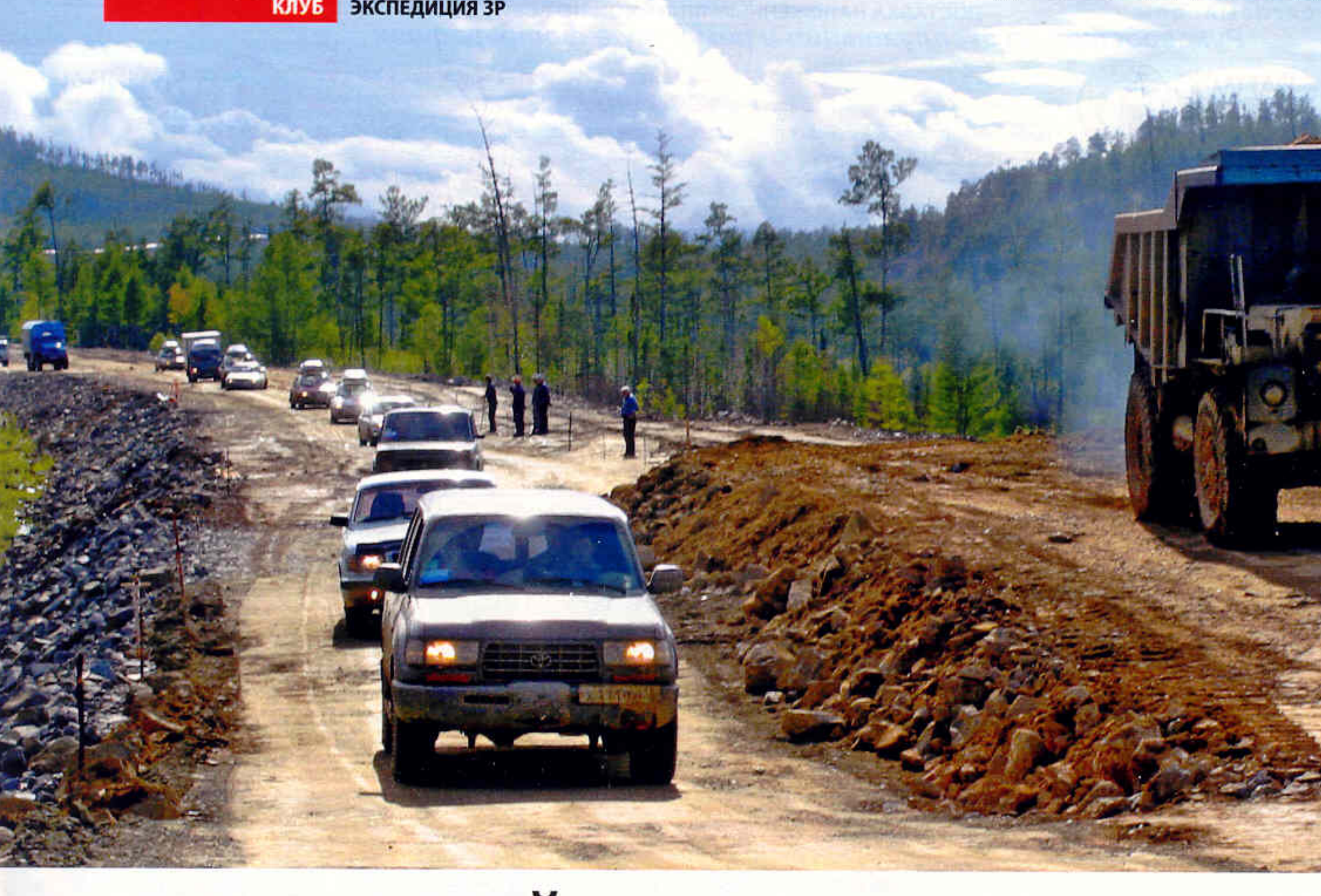
АЛЕКСАНДР

Спасибо за доверие. Давая право тому или иному предприятию использовать наш бренд, мы, разумеется, тщательно проверяем его продукцию, хоть и не в рамках экспертиз журнала. В то же время, если бы изделие под маркой «За рулем» победило в экспертизе, нашлись бы читатели (рад, что вы не из их числа!), которые сразу обвинили нас в необъективности и предвзятости.

В мае 2006-го страницу «ЗА РУЛЕМ» в интернете посетили 627 817 человек. В первую среду каждого месяца вы можете обратиться в редакцию через интернет (http://www.zr.ru) или по телефону (495) 207-27-33 и в тот же день получить ответ.

P.S. *«Зарулевцы»! Не забывайте указывать в своих посланиях контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru*

С ИЮЛЬСКОЙ КОРРЕСПОНДЕНЦИЕЙ РАБОТАЛ МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН



ПРИЕЗЖАЙТЕ К НАМ НА КОЛЫМУ!..

Игорь Моржаретто

…Между прочим, персонаж известного советского фильма, когда произносил эти слова, был не совсем точен – приехать на Колыму в те времена было нельзя. Прилететь – да, приплыть (в короткий период навигации) – тоже, но вот приехать… Разве что зимой на санях, которые тащили бы собаки или олени. Правда, позже от Большой земли до Магадана и дальше стали делать зимники, по которым шли караваны тяжелых грузовиков. А вот летом по-прежнему оставалось два пути – по воздуху или морем.

И это при том, что северо-восточные районы Сибири и Дальнего Востока – богатейшие и практически не освоенные территории. Такими они и останутся, если не будет главного – дороги, которая свяжет их с остальной Россией.

Большую часть года сотрудники «За рулем», как и положено журналистам такого издания, испытывают автомобили, посещают автозаводы, пишут об автомобильных проблемах крупных городов. Но при этом постоянно помнят, что страна наша простирается и за Уральским хребтом, и как только представляется возможность, сразу отправляются осваивать новую дорогу, особенно если она связывает отдаленные районы с центром страны. А заодно и автомобили испытывают в реальных российских условиях.

Вот так в 2003 году мы на семи иномарках российской сборки проехали от Москвы до Владивостока – первыми, кто в составе официальной экспедиции прошел по строящейся трассе «Амур». В этом году наш путь пройдет еще дальше – на северо-восток, по новой трассе «Колыма», до города Магадан. Дорога эта строится долго и мучительно. И хотя в прошлом году она вошла в список первоочередных объектов, за год удалось лишь ликвидировать грунтовой разрыв на протяжении 20 км и завершить строительство моста через реку Брюнгадэ длиной 351 м (между прочим, оно началось еще в 1993 году!).

Новая магистраль, как известно, пока не сдана. Согласно федеральной адресной инвестиционной программе, в числе приоритетных значится строительство автодороги «Амур» Чита – Хабаровск и «Колыма» в Республике Саха (Якутия). Последнюю официально намечают открыть лишь в 2007 году (естественно, в гравийном варианте). Но тем интереснее будет ехать! На собственном опыте узнать, как поведут себя наши машины, когда будут бежать по щебенке, пробираться по объездным местным дорогам. Заодно понять, что ощущают водители, которые уже стали пользоваться «Колымой». Несмотря на то что строительство трассы не окончено, по разным ее участкам ежедневно проезжает несколько сотен автомобилей!

Нам будет немного легче бороться с трудностями, возникающими в таком сложном пути: преодолеть их помогут специалисты Росавтодора – Федерального дорожного агентства Минтранса России, наши партнеры по экспедиции. Главная задача журналистов ЗР, участников пробега, показать, насколько важно строительство новых магистралей для страны. Ни один националь-



ный проект не может быть осуществлен в полной мере без современных дорог.

Вторая важная для нас задача – протестировать в самых разных режимах новые вседорожники мирового класса, которые нам для испытаний предоставляют производители. Речь идет о современных полноприводных автомобилях, собранных в России: «Шевроле-Нива» (СП «Джи-Эм–АВТОВАЗ»), «Шевроле-Трейл Блейзер», «Шевроле-Тахо», «Хаммер-Н3» («Джи-Эм СНГ», сборка «Автотора», Калининград), «КИА-Спортидж» и «Чери-Тигго» (ЗАО «Автотор», Калининград), «УАЗ-Патриот» и «Саньён-Рекстон» («Северсталь-Авто», сборка соответственно УАЗ, Ульяновск и ЗМА, Набережные Челны). Есть и другие предложения; полный список автомобилей-участников определится к моменту старта в первых числах августа. Он состоится на Красной площади, от нулевого километра.

Поддержать журнал в этом начинании решила крупнейшая российская компания «ЛУКОЙЛ», чья продукция – современное топливо, масла и смазочные материалы – продается сегодня по всей стране. Пробег – возможность лишний раз убедиться в качестве этих товаров.

Впереди свыше 12 тыс. км пути, включая и недостроенные участки трасс «Амур» (Чита – Хабаровск) и «Колыма». Экспедиция предусматривает остановки, с тем чтобы поближе познакомить читателей ЗР по маршруту следования – от Москвы до Владивостока – с новинками российского автопрома, планами дорожного строительства в стране и в регионах. Думаем, особенно примечательным это первое «автосвидание» станет для жителей Сибири и Дальнего Востока. Свыше половины авто, что разъезжают сейчас по Приморью, – это праворульные «японки». Мы же привезем на смотрины нашим читателям леворульных «россиянок» с зарубежными корнями. На фото в нашем журнале их, наверняка, видели все, а вот вживую… Для очень многих это будет первая возможность потрогать калининградский «Хаммер-Н3» или ульяновский «УАЗ-Патриот».

Сейчас даже трудно представить, какие глобальные перемены в жизни страны повлечет за собой ввод в строй трасс «Амур» и «Колыма». По самым скромным подсчетам, частный капитал готов за десять лет инвестировать 200–250 млрд. долларов в крупные индустриальные проекты на территории Сибири и Дальнего Востока. Неразвитость инфраструктуры – главная проблема этих огромных регионов страны, масштабы природных богатств которых невозможно переоценить. Будут дороги – и доля Сибири и Дальнего Востока в ВВП страны вырастет за 7–10 лет с нынешних 16 до 30–35%!

…А наше желание очень скромное: первыми проехать по одной из таких дорог. По одной из самых главных. При том, что она, говорят, проходит по необыкновенно красивым местам. До встречи в Магадане! □

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СЕКЕТБАЙ*

Елена Чистякова. Фото автора

*Секетбай (кирг.) – лирическая песня.

Киргизия – независимое государство на северо-востоке Средней Азии. С какой стороны ни взгляни – всюду горы: высокие, крутые и не очень, бурые, рыжие, желтовато-зеленые. Они занимают три четверти территории.

ЧЕРЕЗ ВЕТРОВОЕ СТЕКЛО

Киргизия далеко. Из Москвы поездом – почти четыре дня. Самолетом – четыре часа, но за авиабилеты придется выложить 700 долларов. Одно радует – виз сюда не нужно, достаточно загранпаспорта.

Автомобильный путь из России лежит через Алма-Ату и Караганду. Казахи на границе спрашивают экологические справки, страховку, дотошно осматривают машины. Приходится запасаться терпением и… деньгами. Киргизы справок не требуют, но на месте составляют декларацию. При осмотре возмутятся только уж совсем откровенными «безобразиями» – наркотиками, оружием...



Конный транспорт прекрасно чувствует себя в век космических технологий, не уступая в популярности автомобильному.

Трассу Алма-Ата – Бишкек недавно отремонтировали. От границы до киргизской столицы доберетесь за 2 часа. У населенных пунктов, в среднем каждые 10 километров, есть заправки с 92-м бензином. Цены на топливо чуть ниже российских. Национальная валюта – сом – на четверть дешевле рубля. На дороге встречаются торговые лавки, шашлычные и просто стоянки. Везде радушный народ со своей немного назойливой манерой торговать и, конечно, горный воздух, пропитанный травяным дурманом.

С российскими правами проблем нет. Как нет и различий в правилах дорожного движения. А вот рукописная доверенность на машину здесь не проходит. Нужна нотариально заверенная копия. При общении с инспектором здесь принято выходить из машины. Из правонарушений сотрудники автоинспекции не простят лишь управления транспортным средством в нетрезвом виде. И тогда автомобиль отправят на платную штраф-стоянку, а документы – в суд. Наложат штраф – 10 долларов США. О мздоимцах из ГАИ можно сообщить по телефону доверия: + 8 10 996 312 63 09 00.

Автопарк отличается обилием «олдтаймеров» советских времен. Но их теснят старенькие иномарки: «ауди», «мерседесы», «тойоты». Местные жалуются, что содержать российские машины стало слишком дорого: за запчастями не наездишься. А они тут нужны, большинство киргизских дорог по-прежнему лучше подходят для верховой езды. На скаку здесь встречаются, влюбляются, расстаются и даже в карты играют. Кстати, торгующие у дороги женщины никогда не станут выставлять на обочину товар – только муляжи. Ведь угнаться по горам за джигитом не по силам никакому автомобилю.

ЗАГРАНИЦА ПОМОЖЕТ

Киргизия жадно впитывает чужеземный опыт. Даже реформу автоинспекции, как сообщил заместитель начальника ГАИ полковник милиции Абыкеев Борош Абыкиеевич, здесь проводят американцы. Посол США лично курирует этот вопрос. Иностранные партнеры делятся своей аппаратурой для наблюдения на перекрестках, камерами, другой спецтехникой. Многие детали держатся в секрете. ОБСЕ патронирует совместную программу постановки автомобилей на учет и выдачи водительских удостоверений. Европейцы организуют единые базы данных по похищенному и угнанному транспорту. Благодаря этому работа ГАИ стала эффективнее.

Откуда такая любовь? Все дело в хороших финансовых показателях и «разумном» законодательстве. Киргизия сегодня – страна с развивающейся экономикой. Уже несколько лет как она вступила во Всемирную торговую организацию, куда Москва все еще только собирается. Однако Киргизстан не торопится отрекаться от своего славянского «брата». Русский признан вторым официальным языком. Сильных соседей у Киргизии много: Китай, Казахстан… «Если бы не Россия, нас бы давно поглотил Китай. Вот еще охота учить китайский на старости лет», – шутит сельчанин.

КИРГИЗЫ

Это горное государство населяют 5 миллионов человек: 58,6% – киргизы, русских – 17,1%. Киргизы делятся на «северян» (казахских кир-



Джигиты и в огне не горят, и в воде не тонут. Круче только горы!



В искусстве владения музыкальным инструментом комузом женщины не уступают мужчинам.



Вечный источник вдохновения киргизских сказителей и поэтов – Иссык-Куль.

Для организации движения все средства хороши. Знак парковки на камне.

гизов) и «южан» (узбекских). Отношения у них почти такие же, как, скажем, у северных и южных корейцев. Считается, что северные киргизы – потомки кочевников, а южане – потомки земледельцев. Северяне менее религиозны и южная неторопливость их только злит. Недавние политические страсти отразились в столичном «лике». Сегодня Бишкек – традиционно северная столица – попала под «патронаж» юга.

Из аэропорта к самому крупному городу республики ведет двухполосная асфальтовая магистраль. Вдоль обочины – отары овец. В тени деревьев прячутся от жары пастухи. В населенных пунктах на дорогах полно детей: водителю нужно быть очень внимательным.

Бишкеку всего 125 лет. В нем живет примерно пятая часть населения страны. У города прямоугольная структура улиц, он поделен на четыре района.

Южная окраина города упирается в гряду прилавков, за которыми простирается Байтыкская долина. Часть склонов засажена, другая пребывает в естественном состоянии. На югозападе расположена гора Боз-Пельдек. С ее высоты город как на ладони. Если вы приехали в Бишкек на машине, не пожалейте времени и съездите к источнику здоровья. В 58 км от города южнее села Степное на высоте 600 м самоизливается гидрокарбонатнонатриевая вода скважины Шабыр.

У ОЗЕРА

Однако самый известный киргизский водоем бесспорно Иссык-Куль – на северо-востоке страны. Это одно из красивейших и крупнейших озер мира – оно находится в котловине, между хребтами Терскей-Алату и Кунгей-Алату. Иссык-Куль в переводе с киргизского «Горячее озеро». Древние же назвали его Туз-Куль – Соленое озеро из-за солоноватого вкуса воды, непригодной для питья. От Бишкека до озера 180 километров – три с половиной часа езды. Дорога бежит через горные хребты и Боомское ущелье. Качеством она значительно уступает тем, что на равнине, но тоже не обходится без рекламы – правда, весьма оригинальной. Рекламные посулы разных фирм выложены камнями на земляных курганах близ трассы.

Проезд в курортную зону на своем автомобиле платный: приблизительно 10 долларов США. Других платных дорог в стране нет. Вдоль берега Иссык-Куля много курортных баз. Самые роскошные из них остались со времен Советского Союза. Средняя температура воды в сезон +21–23, зимой +3–4 градуса. В озеро впадают 80 рек, но ни одна не уносит своих вод из Иссык-Куля, из-за чего происходит засоление. Курортный сезон длится с июня до сентября.

НА ОБОЧИНЕ

У местных баев – свои причуды. Да и какой бай не любит быстрой езды?

По дороге в аэропорт наблюдала картину, какой даже в России не увидишь. По шоссе мчалась автомобильная колонна в сопровождении милицейских машин с мигалками и сиреной. Как уважающие себя автомобилисты, мы пристроились в хвост кортежу. Все встречающиеся на пути машины как по команде вставали на обочине и глушили двигатели, но тут на сцене появились два черных «шестисотых» с плотно тонированными стеклами. «Мерседесы» бесцеремонно обогнали процессию по встречной и через несколько мгновений превратились в точки на горизонте. Действий со стороны защитников порядка не последовало: ГАИ по номерам знает уважаемых людей. Вот такой секетбай! □

Благодарим за помощь Управление ГАИ Республики Кыргызстан и лично заместителя начальника управления полковника милиции Абыкеева Бороша Абыкиеевича.



Для тех, кто не знает, что такое «Мамлекеттик», на машине автоинспекции имеется пояснение на русском.

В ПОИСКАХ ИДЕАЛА

Дмитрий Шароватов, Михаил Васильев. Фото: Дмитрий Шароватов, Константин Якубов

РОЙТЛИНГЕН

Еще в школе на уроках физики учителя доверительно сообщали нам, что идеального в материальном мире не существует. Впоследствии к такому же выводу, но куда более сурово, нежели педагоги, подводила нас сама жизнь. Даже в Германии, чьи сыны, пожалуй, пуще других стремятся к идеалу, не все автобаны достаточно широки, не везде городские дороги надлежащим образом отремонтированы и водители в больших городах не всегда вежливы.

Однако есть там места, где последние достижения в организации дорожного движения вкупе с немецкой педантичностью создают что-то близкое к идеалу. Примером может служить небольшой городок Ройтлинген (110 000 жителей) в 30 километрах юго-восточнее Штутгарта. Именно там предпочитают доживать свой век после ухода на пенсию работники находящегося рядом концерна «Даймлер-Крайслер». Ветера-



Остановки оснащены табло и очень точно можно узнать, когда придет следующий автобус.

Ройтлинген – город, где забота об окружающей среде порой за пределами нашего понимания. Половина автобусов работает на рапсовом масле, многие частные автомобили – на газе, а в центре города большое табло сообщает об уровне озона, SO_2, CO, CO_2 и пыли.

Пешеходные светофоры работают в «ручном» режиме. Пока желающий перейти дорогу не нажмет на кнопку, светофор не переключится.

Скорость ограничена 30 км/ч практически во всем городе.



Для автобусов нет отдельной полосы, зато на остановке можно купить закуску на любой вкус.

…если кто-то, кое-где…

О какой рациональности можно говорить, когда вокруг такая красота!





Все дороги ведут в «Рим»…

нов можно понять – тихий город, замечательная природа, чистейший воздух… Возможно, размеренное течение жизни пожилых людей повлияло на местное автомобильное движение или что-то другое, но факт остается фактом – город с более безмятежной дорожной обстановкой трудно представить.

Жители Ройтлингена – бережливые швабы – стараются добираться из пункта А в пункт Б, максимально экономя время и деньги. Что использовать при этом – велосипед, автобус или автомобиль – не важно. В городе не найдешь и намека на «автолюбительский шовинизм» – машина только средство передвижения. Способствуют тому немалые цены на бензин (1,28 евро за 1 л бензина АИ-95) и парковку, а еще отлично функционирующий общественный транспорт. Если доехать до места назначения на автобусе удобнее, автовладелец без сожалений оставит машину дома.

В Ройтлингене автомобиль вообще отодвинут на второй план. Главные действующие лица – пешеходы. Их пропускают не только на «зебре», но даже когда они норовят перейти дорогу в неположенном месте. «Беспредел» дошел до того, что пешеходы вообще не смотрят по сторонам.

Главный конкурент автомобиля в борьбе за перевозку граждан – автобус. Для него на большинстве улиц специальная полоса, которую не имеют права занимать автомобили, есть даже «автобусные светофоры». Все это позволяет соблюдать расписание с точностью до секунды. Маршруты проложены так, что любой дом в спальном районе находится на расстоянии не более 200 м от ближайшей остановки.

В городе на большинстве улиц скорость ограничена 30 км/ч. А это не только безопасность, но и снижение общего уровня шума, потребления топлива. Соблюдение правил строго контролируют стационарные и мобильные радары на перекрестках и в других местах. Наказание в Германии сурово. Допустим, зафиксированное на фото превышение лимита на 30 км/ч обойдется в 120 евро и 4 штрафных пункта, что повлечет за собой «отдых» от автомобиля в течение месяца (при 18 пунктах злостный нарушитель будет обязан заново сдавать на права). Фотоулику с места преступления высылают нарушителю по почте вместе с квитанцией на оплату. Получив ее, лихач обязан отослать в полицию свои права. Все происходит без личного контакта. Встреча с ее представителями на улице также маловероятна



Стационарный радар – немой, одноногий, но зрячий участник движения. Для Германии – норма.

«Осторожно! Возможны лавины с крыши!» Немецкие аккуратность и осторожность…

«Гололед» висит на въезде в город круглый год. Зимой – предупреждает, летом – поднимает настроение.

Вдалеке от центра приходится совмещать профессии.

Серп и молот: коси и забивай!

– наблюдение и патрулирование ведут видеокамеры. Впрочем, как и во всей Германии.

Конечно, кому-то у нас такая аккуратность и правильность покажется утомительной и скучной. Некому посигналить, нет повода мысленно послать соседа по полосе куда-нибудь подальше или поупражняться в остроумии с сотрудником ГАИ. Но как же нам не хватает этой «скучности».

ПЕРЕСЛАВЛЬ-ЗАЛЕССКИЙ

Если небольшие города в Германии стремятся к идеалу в рациональности, то их российские «коллеги» ищут его скорее в гармоничности. Причем порой это получается как бы само собой…

Возьмем Переславль-Залесский – наверное, для немца выговорить это посложнее, чем для русского – Ройтлинген. Деревянные домики уживаются здесь с железобетонными коробками, а многочисленные церкви – с раскинутыми по городу «серпами и молотами» на памятниках и вывесках. Небольшие российские городки подобны дикому плющу – они готовы принять любой предмет и сделать частью себя. Кажется, приземлись там летающая тарелка, на нее через какое-то время станут наклеивать объявления и водить вокруг хороводы на Новый год.

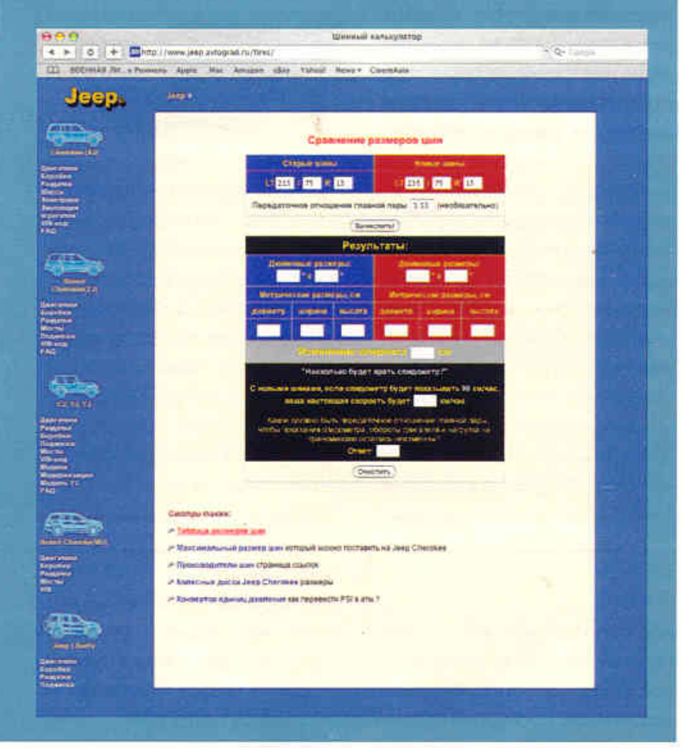
Переславль – очень светлый город, особенно летом: зеленая трава, купола церквей, открытые к общению люди. Причастность к «Золотому кольцу» вносит в городское движение некоторое разнообразие: проезжают автобусы с туристами, которые уже посмотрели ботик Петра I или спешат увидеть один из многочисленных монастырей, но все равно здесь довольно тихо. Почти нет светофоров, ГАИ – тоже. Все друг друга хорошо понимают, почти никогда здесь не услышишь сигнала. О специальных полосах для общественного транспорта, радарах скорости и прочих диковинах говорить вообще не приходится. Правда, как и в Германии (только по другой причине), многие едут на велосипедах. А в остальном: чистый воздух, природа, Плещеево озеро…

И все же вряд ли в Переславль кто-то специально поедет встречать старость. В наших городах ее встречать не нужно – она приходит сама. □

ВАШ РАЗМЕРЧИК

www.jeep.avtograd.ru/tires

Главное – чтобы костюмчик сидел! В отношении автомобиля эта крылатая фраза тоже справедлива. Признайтесь, готовы ли вы с ходу сказать, какой размерности шины подходят на ваш автомобиль? А знаете, насколько будет «врать» спидометр, поменяй вы их на большие или меньшие? Или как изменится клиренс? Если есть сомнения, воспользуйтесь шинным калькулятором – и вам не придется услышать, с каким звуком покрышка цепляет за подкрылок…



БАЛЬЗАКОВСКИЙ ВОЗРАСТ

www.oldtimer-service.ru

Что скрывается за термином «старинный автомобиль» и чем он отличается от просто старого? Об этом не понаслышке знают в реставрационной мастерской «Олдтаймер-Сервис». Даже если у вас пока нет своего коллекционного экземпляра, почитать о технологии восстановления машин по всем правилам весьма занимательно. Тем более что результат, как говорится, налицо –

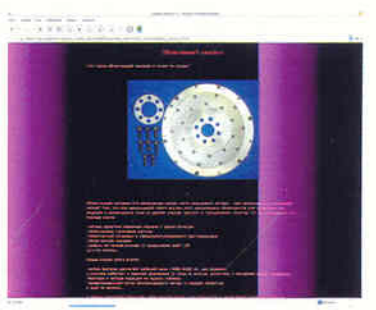


здесь же представлена галерея выполненных работ, после которой не «заболеть» автостариной, кажется, невозможно.

НАДДУЕМ ВСЕ

www.typhoon.sitecity.ru/ltext_0812105835.phtml

Слово «турбонаддув» поклонники тюнинга произносят с придыханием. На этой странице вы не найдете инструкций по установке турбины на «Жигули», зато узнаете, как недорого поднять давление наддува, что дают облегченные маховик и валы, как правильно трогаться с места, если хотите ускориться максимально эффективно. Ну а если владеете английским и хотите разобраться



в проблеме досконально, то скачайте по ссылке культовую в среде «наддувателей» книгу Maximum boost. Только терпения наберитесь – «весит» она 25 Мб.

МОРОЗИЛЬНАЯ КАМЕРА

www.freezer.ru/faq.shtml

Одно из самых востребованных с точки зрения комфорта устройств – кондиционер. Хорошо, если автомобиль у вас новый и гарантийный. А если покупаете подержанный? Летом продавец будет уверять, что достаточно лишь заправить систему, и она заработает. Зимой и говорить ничего не станет – за окном и так холодно, а в мороз и исправный кондиционер не включается. Проверить систему в любое время года и узнать об основных неисправностях и тонкостях обслуживания кондиционера можно



на этой странице. Прохлаждайтесь на здоровье!

НА ВСЯКИЙ СТРАХОВОЙ СЛУЧАЙ

www.greycardinal.ru/problems/sroki.htm

Это тот редкий случай, когда я искренне не желаю читателям воспользоваться вышеприведенной ссылкой. И тем не менее упомяну о ней – на всякий пожарный. Каждый из нас рискует попасть в аварию. К счастью, многие застрахованы добровольно и все – принудительно. Как показывает опыт, страховка спасает не всегда. Иногда компании всеми правдами и неправдами пытаются выплатить меньшую сумму, чем требуется для ремонта, тянут с выплатами либо даже отказываются признавать случай страховым. Знание нюансов поможет честным страхователям добиться справедливости, причем действуя в соответствии с законодательством.



Читайте обновляемые ежечасно зарубежные и российские новости на сайте журнала «За рулем» www.zr.ru.

А. МЕЛЬНИЧЕНКО,
Москва

На **«Волге», «Газели», УАЗе** присоединить новую **выпускную трубу к двигателю** – совсем не просто. Хорошо, когда есть помощник. А если нет? В таком случае выручит багажный или хозяйственный резиновый жгут. Крючками цепляем его сверху, например, к доске, рейке, которую кладем поверх моторного отсека. Снизу охватываем трубу жгутом так, чтобы работать было удобно.

От отдела эксплуатации. Прием простой, причем весьма полезный во многих ситуациях, связанных с монтажом крупных деталей. И не только на автомобиле…

Ю. ЗИМИН,
Москва

На **ВАЗ-2110 «задвоил» 16-клапанный мотор** – отказали два цилиндра. Сняв катушки зажигания, обнаружил на ребристых изоляторах свечей твердые «натеки», напоминавшие сильно обуглившуюся смазку. Они-то и шунтировали изоляторы. Откуда взялись – вопрос к ВАЗу. Очистил изоляторы ножом – и свечи заработали как ни в чем не бывало. Кстати, в случаях вроде моего катушки ни при чем – сразу покупать новые не советую. Стоят они немало.



С. КОРОБКО,
с. Ермак Омской обл.

По мере износа **тормозных дисков ВАЗ-2109** на их периферии остаются неизношенные пояски, затрудняющие замену колодок. Я избавился от них так. Поддомкратив и зафиксировав автомобиль, снял передние колеса, завел мотор, поднял «подсосом» обороты и, включив передачу, спилил напильником пояски.

От отдела эксплуатации. Напомним еще раз об опасности езды при изношенных тормозных дисках! Специалисты ВАЗа считают обязательной замену невентилируемого диска с толщиной рабочей части меньше 10,8 мм.

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



Высшая оценка в июльском номере журнала присуждена совету Николая СЕЛИФОНОВА из Ульяновска. Некоторые тонкости технологии ремонта, которыми он делится, очень полезно знать.

Родился в Ульяновске, окончил автодорожный техникум по специальности автомеханик. Служил в армии водителем «ракетовоза». Женат. Воспитываю детей. После демобилизации работал и водителем, и заведующим гаражом, и главным механиком фирмы. В самые трудные годы, после известной перестройки, на своем КамАЗе изъездил всю страну. С любыми механизмами на ты – ремонт, настройка, регулировка. Из других увлечений – охота и рыбалка в самых экстремальных условиях, водномоторный, автоспорт. В настоящее время выполняю функции автомеханика команды Ульяновского авторемонтного завода по трофи-рейдам.

Автору лучшего совета редакция вручает премию 5000 рублей, а компания «Апико-Авто» дарит автомобильный компрессор Air MAN HAWK.

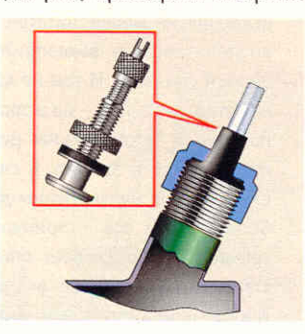


Течь жидкостей **из резиновых патрубков** на автомобиле – увы, дело обычное. А борьба с утечками для многих превращается в головную боль: ставите хомут, затягиваете, а результат – отрицательный. По мере затяжки нагрузка на резину распределяется неравномерно, возле винтового зажима может появиться складка – отсюда и неплотность. А избежать этого можно. Поверхность патрубка, на которую ляжет хомут, слегка смазываю, например, «Литолом». Материал патрубков бензомаслостойкий, он практически не страдает. Смазка поверхностей помогает правильно поставить также многие прокладки – поддона, головки блока, крышек двигателя и коробки и т. д. Равномерная деформация повышает их надежность.

От отдела эксплуатации. Строго говоря, стойкость резиновых деталей к воздействию нефтепродуктов не всегда стопроцентная, поэтому в некоторых случаях лучше натирать патрубки графитом (например, мягким карандашом), который сыграет роль смазки.

В. КУДРЯВЦЕВ,
С.-Петербург

Редкая **паяльная лампа** не страдает **негерметичностью** пробки подкачивающего насоса. Я избавился от этого недуга просто. По центру штатной пробки насоса (см. рис.) просверлил отверстие под самодельный уплотнитель, который вырезал из автомобильной камеры вместе с вентилем и золотником. Последний надежно удерживает воздух, закачанный в бачок обыкновенным шинным насосом.



От отдела эксплуатации. С течением времени резина вентиля наверняка разбухнет от контакта с бензином, но заменить эту деталь несложно – были бы старые камеры. Рациональней все же применить целиком металлический вентиль (от некоторых старых мотоциклов) с прокладкой из бензостойкой резины.

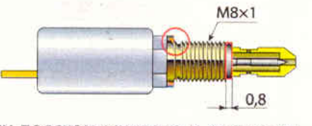
В. ШАХМАЕВ,
Первоуральск Свердловской обл.

Известно, какие сложности случаются **при замене нижней шаровой опоры «Жигулей»**, если шаровой палец вместе с гайкой начинает провертываться в ней. Чтобы этого избежать, лучше заранее на торце нового шарового пальца сделать ножовкой паз под отвертку (см. рис.).

От отдела эксплуатации. Что помешало это сделать производителям шаровых опор – одна из российских загадок. Проблема известна более 30 лет!

А. ЗАСЛОНОВ,
Дзержинск Нижегородской обл.

Бывает, что **в карбюраторе «Солекс» топливный жиклер** системы холостого хода не достает до седла, затрудняя регулировку. Причина – недостаточная длина резьбовой части электромагнитного клапана (см. рис.). Избавиться от этого можно, поставив между пояском жиклера и корпусом дистанционную шайбу либо удлинив резьбу (один виток на гладкой части, где диаметр 8 мм). В последнем случае толщину резинового уплотнительного кольца стоит уменьшить примерно до 3,5 мм.



От отдела эксплуатации. Важно помнить, что попытка затянуть жиклер с чрезмерным усилием обычно заканчивается повреждением или самого жиклера, или, еще хуже, корпуса карбюратора.

ТИШЕ ЕДЕШЬ – БОЛЬШЕ СЛЫШИШЬ

Награда 6000 руб. за ответ на 40-ю задачу назначена Юрию ЛЕЩЕВУ из г. Семилуки Воронежской области.

Да, многих подвела кажущаяся простота сороковой задачи! В том, что большинство будет искать причины стуков в неисправностях карданного вала, мы не сомневались – менять злосчастные крестовины для иных, что семечки лузгать. Но условия задачи, если читать внимательно, говорят о другом: карданные шарниры скорей всего ни при чем. Вот ключевое – что-то должно лязгать в такт с оборотами колес, то есть связано с колесами, можно сказать, напрямую!

Карданный вал приводит колеса через редуктор и вращается быстрей их в 3,9 раза. Положим, крестовины сильно изношены. У каждой четыре положения, и в каждом между частями вала при медленном вращении выбираются люфты. Это – четыре удара за один оборот. А помножив на 3,9, получим уже 15,6 удара на оборот ведущих колес! Из этого следует, что считать этот шум «в такт вращению колес» было бы странно. Кроме того, карданный вал – вещь тяжелая, причем на пятой передаче вращается даже быстрей коленчатого. Разбитые крестовины нарушают соосность частей – и на большой скорости будет неприятная вибрация.

В двух письмах выдвигается такая версия. В условии задачи не сказано, что автомобиль движется прямо – значит, возможно появление стуков на повороте? Здесь внешнее колесо крутится быстрей внутреннего – так почему бы ему не догнать карданный вал?

Только если правое колесо догнало карданный вал, то левое… крутится в обратную сторону!

Некоторые занялись поиском других неисправностей, но опять-таки в карданной передаче! Например, отвернулись болты, стягивающие фланцы. Согласитесь, эти стуки привязать к колесам трудно. То же касается недостаточной затяжки гайки хвостовика.



Рисунок Сергея Савилова

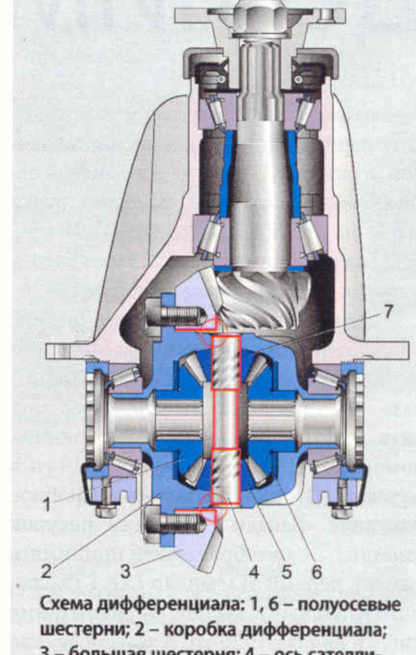


Схема дифференциала: 1, 6 – полуосевые шестерни; 2 – коробка дифференциала; 3 – большая шестерня; 4 – ось сателлитов; 5, 7 – сателлиты.

Есть «мастера», способные сменить колесо и, не затянув болты, поехать. Кто-то решил, что это наш герой. Но вряд ли кто полезет с ключами под машину, не проверив, что попроще.

Верных ответов совсем не много, и все же нашлись среди читателей те, кто разобрался в «механике»: искать источник стуков они стали в низкооборотной части трансмиссии – от большой шестерни до колес. Так и пришли к дифференциалу. Победитель этого тура напомнил, что ось сателлитов, разбив посадочные отверстия в коробке (см. рис.), начинает свободно перемещаться от упора до упора – ограничивает его внутренняя поверхность большой шестерни. Что получится, если машина очень медленно катится на нейтрали? Вот ось сателлитов прошла нижнее положение, потом поднимается… и, повернувшись на 180°, вновь падает. Мы слышим удар. Еще через 180° картина повторяется. Два четких удара на каждый оборот коробки дифференциала, то есть колес.

Если увеличить скорость, центробежная сила начнет удерживать ось в одном из крайних положений – наступит тишина. А при включенной передаче детали, как пишет победитель, «натянуты», между ними немалое трение – оно не позволяет оси падать.

Победитель конкурса сочувствует автовладельцу – ремонта редуктора не миновать. А мы поздравляем Юрия Лещева с заслуженной наградой!

ЗАДАЧА СОРОК ТРЕТЬЯ

НЕТ ХУДА БЕЗ ДОБРА

Мы гнали заказчикам впрысковые «четверки». Я за рулем белой, Юрка – красной. После очередного обгона приятель едва удержался на дороге – дул сильный порывистый ветер. Остановились, поменялись рулями. Пришел мой черед мучиться: не хочет красная держать курс! Но нет худа без добра: когда прокололи колесо и ставили запаску, Юрку «осенило» (говорит, где-то об этом слышал или читал). Тут же сверили теорию с реальностью, и… красная машина поехала не хуже белой.

Что скажете, любители-«жигулисты»?!

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 20 августа 2006 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru. Тел. (495) 207-79-84. Укажите полностью паспортные данные, контактный телефон, номера ИНН и страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования.

ОТ ПАРОВОЗОВ ДО ЛИМУЗИНОВ

Сергей Канунников

Только очень опытный глаз мог заподозрить нечто странное в шасси, выставленном в октябре 1919-го на лондонской автомобильной выставке. Заводная ручка вроде бы установлена необычно. Немудрено: ведь в двигателе нет… коленвала, а маховик висит на коротенькой оси!

Уолтер Оуэн Бентли – глава фирмы, представившей этот «несамодвижущийся экипаж», – не хотел никого обманывать. Он просто очень торопился заявить о потенциальных возможностях компании. И хотя еще в мае 1919-го в журнале «Отокар» появилось подробное описание «Бентли-3l» и даже рисунок машины, а с октября начали принимать заказы, первый экземпляр EXP 1 (экспериментальный) вышел на испытания лишь в начале 1920-го. А товарные, как сказали бы теперь, «бентли» появились лишь в 1921-м – ровно 85 лет назад.

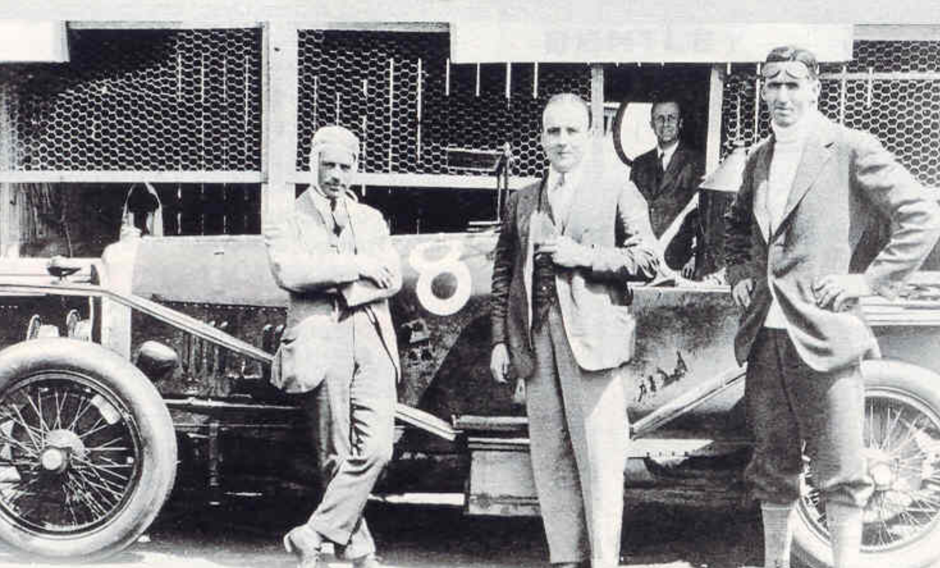
У мистера Бентли были все основания торопиться: с самого рождения фирма жила в долг. И ее основатель спешил доказать, что сможет делать очень хорошие автомобили. А ведь начинал Бентли с… паровозов.

Отец конструктора, чье имя ныне ассоциируется с роскошными, быстрыми автомобилями, не был богачом. Но смог дать девяти детям приличное, пусть не классическое, но хотя бы техническое образование. Младший Уолтер охотно отправился на железнодорожную фирму, где за деньги отца учился у конструкторов паровозов. В свободное время подрабатывал помощником кочегара. Образование, при всей его заурядности, оказалось неплохое. Заработав, Бентли смог удовлетворить свою вторую страсть (первой, как и у многих молодых британцев, был крикет) – приобрести мотоцикл. Но ездить просто так молодому инженеру было не очень интересно, его влекли гонки. Он выступил в нескольких соревнованиях, но вновь почувствовал – не то. Уолтер понял, что готовить машину к гонке даже более интересно, чем самому взойти на подиум.

В 1910-м, уже работая в «Нэшнл мотор кэб компани», эксплуатирующей несколько сотен такси, Бентли купил свой первый автомобиль – французский «Сизэр-Надин». А через пару лет вместе с братом Горацием основал компанию «Бентли и Бентли». Братья успешно импортировали французские автомобили DFP. Тут-то Уолтер получил возможность заняться тем, что влекло его больше всего. На серийном DFP заменили стандартные поршни на легкие, из алюминиевого сплава и усовершенствовали распредвал. Братья Бентли сумели убедить французскую фирму принять свое изобретение к серийному производству, но началась война.

Уолтер Бентли служил в техническом бюро авиации Королевского военно-морского флота. Совершенствуя двигатели аэропланов, он, по сути, создал два новых мотора, получивших даже обозначение BR (Bentley Rotary). Труд инженера оценили очень высоко: он демобилизовался, скопив несколько тысяч фунтов.

Первое шасси «Бентли-3l» рядом с заводом.



Версия 1929 года с редким закрытым кузовом имела имя собственное – Blue Train. Не в память ли о паровозной юности У.О. Бентли?

Гонщики Фрэнк Клемент, Джон Дафф и Уолтер Оуэн Бентли (посредине) возле «Бентли-3l» после победы в Ле-Мане в 1924-м.

Последний автомобиль, в создании которого участвовал Бентли, – «Астон-Мартин DB2». Шестицилиндровый двигатель объемом 2,6 л выдавал 106–127 л.с.

Бентли сманил из компании «Хамбер» конструктора и гонщика Фрэнка Бурнеса, из «Воксхолл» – Гарри Варли, и работа над первым автомобилем, тем самым EXP 1, закипела. Особых технических изысков Уолтер не планировал: автомобиль должен быть прочным, надежным, ну и, конечно, быстрым. Мощная рама, крепкие подвески, тормоза, как и у большинства машин того времени, – лишь на задние колеса. Четырехцилиндровый мотор объемом 3 л развивал совсем немалые для тех лет 72 силы. Автомобиль с открытым кузовом (британцы говорили – турер) достигал 90 миль/ч – около 145 км/ч. Уже второй образец EXP 2 подготовили для гонок. Мощность мотора удалось поднять до 85 л.с. А серийных «бентли» в 1921-м сделали лишь 21. Правда, заказов собрали аж на два года.

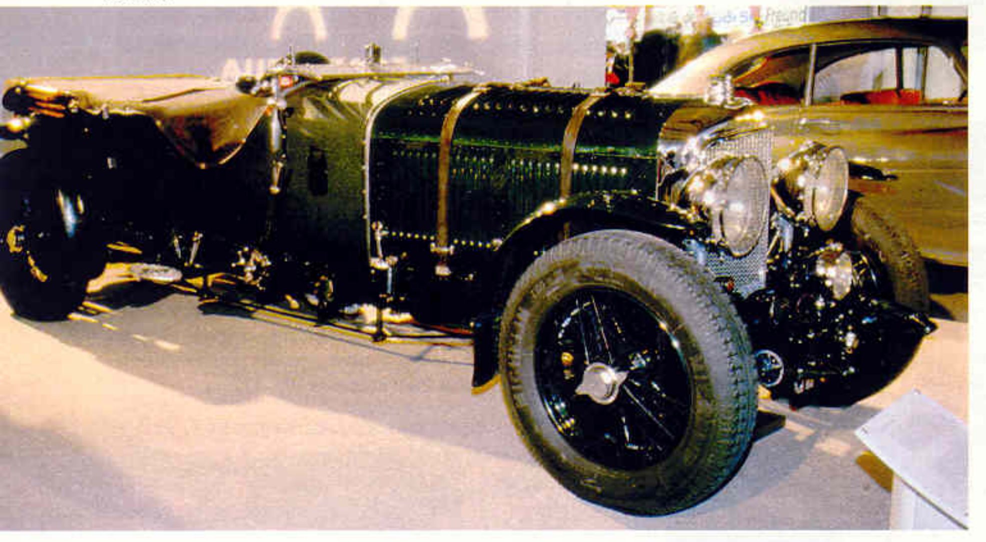
В 1922-м выпустили уже 122 машины, в 1923-м – 204. Крохи по масштабам массового производства даже тех лет. Но «бентли», хоть и не были столь роскошными, как «роллс-ройсы», предназначались богатым клиентам – ценителям солидности, надежности и скорости. В 1923-м глава фирмы выставил автомобиль на первые гонки в Ле-Мане: машина финишировала четвертой.

В это время Бентли, чья компания сидела по уши в долгах (продажи хоть и росли, но не покрывали расходов), улыбнулась удача. Сын владельца алмазного прииска Вульф Барнато, купив 3-литровый автомобиль, буквально влюбился в него. Дабы поддержать фирму, он стал акционером, при этом фактически не вмешиваясь в дела.



«Лагонда-V12» с двигателем работы Уолтера Бентли. При рабочем объеме всего 4,48 л мотор развивал 180 л.с.

Самый большой и дорогой «Бентли-8l» с моторами мощностью 200–225 л.с. строили в 1930–1931 гг.



В 1924-м «Бентли-3l Супер Спорт», способный достигать 160 км/ч, первым пришел к финишу в Ле-Мане, принеся фирме славу и… новые расходы. А вскоре Уолтер Оуэн начал проектировать новую модель. Толчком стало то, что многие клиенты, к удивлению Бентли, заказывали не открытые, а тяжелые закрытые кузова (сама фирма, как и многие другие в то время, делала лишь шасси). Динамика таких машин, разумеется, была хуже, чем у легких «туреров». Смириться с этим Бентли не мог, а к входящим в моду компрессорам относился скептически. Значит, надо наращивать рабочий объем. В 1926-м появился 6-цилиндровый 6,5-литровый мотор, развивающий 147 л.с. Автомобили с такими двигателями оснащали тормозами на всех колесах. Прежнюю модель с производства не сняли. Мало того, в 1927-м 3-литровый «Бентли» вновь выиграл гонку в Ле-Мане, которая год от года становилась все представительней и престижней.

Лучшим годом «Бентли» эпохи Бентли стал 1928-й. Первым к финишу в Ле-Мане пришел главный спонсор компании – Барнато – на новом 4,5-литровом автомобиле. К тому же в 1928-м удалось реализовать рекордные 408 машин. В следующем году «Бентли-бойз» (так стали называть британскую команду) заняли четыре первых строчки итоговой таблицы Ле-Мана. В 1930-м – опять первое место!

Упоенный славой, Бентли, словно не желая знать, что мир охватил финансовый кризис и спрос на предметы роскоши упал, выпустил в 1930-м автомобиль с 8-литровым 225-сильным двигателем. Даже состояния Барнато для поддержания фирмы уже не хватало. Летом 1931-го случилось неизбежное: компания не смогла оплатить текущие долги. Бентли вел переговоры о ее продаже с фирмой «Нэпир». Но цену перебила некая компания с длинным, ни о чем не говорящим названием. О том, кто стоял за ней, первой узнала жена Бентли, случайно услышав знакомое имя на одном из светских коктейлей. Через пару дней о том, что «Бентли» куплена «Роллс-Ройсом», толковала вся Британия.

Довольно молодую, но уже знаменитую марку новые хозяева не уничтожили. Продали оставшиеся 33 шасси с 8-литровыми моторами (всего их изготовили 100) и предложили Бентли работу конструктора. Он согласился, но большой радости от участия в создании «Бентли-3,5l» – не сильно переделанного «Роллс-Ройс 20/25 HP» – не испытывал. С 1933-го, когда 3,5-литровая модель вышла на рынок, все «бентли» были конструктивными аналогами «роллсов».

В 1935-м Уолтер Оуэн, отказавшись продлевать контракт, перешел шеф-конструктором в компанию «Лагонда». К «Роллс-Ройсу» его душа явно не лежала. К тому же «Лагонда» специализировалась на близких ему по духу скоростных автомобилях. Усилиями Бентли уже в 1936-м, кстати, всего на год позже «Роллс-Ройса», «Лагонда» выпустила модель с мотором V12 объемом 4,48 л. «Роллс», конечно, был богаче и солидней, зато, к радости Бентли, гоночные «лагонды» в 1939-м отличились в Ле-Мане, заняв 3-е и 4-е места.

Бентли создал еще несколько 6-цилиндровых моторов, последний уже после войны для знаменитого «Астон-Мартин DB2», когда одноименная фирма, как и «Лагонда», вошла в промышленную группу «Дэвид Браун».

Уйдя на покой, Бентли до самой кончины в 1971-м активно участвовал в жизни британского клуба владельцев автомобилей… конечно, своего имени. Члены элитного сообщества ценят любые «бентли». Но особенно – самые знаменитые, редкие, легендарные – те, что созданы в эпоху отца-основателя. Кстати, большой поклонник таких машин – принц Кентский. Кузен королевы Елизаветы организовал нашумевшие пробеги, маршруты которых проходили и по России. Старички, которым от 70 до 85, и сегодня ведут себя молодцевато. Эти легендарные автомобили Уолтера Бентли, учившегося конструкторскому искусству еще в эпоху паровозов, продолжают побеждать… □

«МИНЕРВА-AF 30CV»

Модель знаменитой в двадцатых годах прошлого века бельгийской фирмы «Минерва» выпускали в 1920–1927 гг. вместе с аналогичной версией OO. Как и большинство автомобилей этой марки, солидная просторная «Минерва-AF» была оснащена бесклапанным мотором «Найт» с так называемым гильзовым газораспределением. Рядный шестицилиндровый агрегат объемом 5,3 л развивал в зависимости от модификации 75–82 л.с. Двигатели «Найт» славились очень тихой работой, но расходовали до нескольких литров масла на 100 км! Скорость машин моделей AF и OO с четырехступенчатой коробкой передач составляла 110–130 км/ч. На рубеже тридцатых по комфорту, тщательности отделки и техническим показателям «минервы» сравнивали даже с «роллс- ройсами». «Минерву-AF» выпускали с двумя колесными базами – 3030 или 3100 мм. Просторные и дорого отделанные версии, в том числе «Ле Барон» (на фото), строили на длинном шасси.



«ТРИУМФ-TR3»



Изящный родстер на легкой лонжеронной раме дебютировал в 1955 году. Четырехцилиндровый двигатель объемом 2 л развивал при 4800 об/мин 96 л.с. Покупателям предлагали четырех- или пятиступенчатую коробку (последняя с повышающей передачей). Родстер с независимой передней подвеской и жестким мостом сзади достигал 170 км/ч. С 1957 по 1962 год выпускали модернизированный «Триумф-TR3A» со 101-сильным двигателем и максимальной скоростью 177 км/ч. Параллельно в небольших количествах строили версию TR3B с двигателем 2,1 л мощностью 100 л.с. Автомобили серии TR3 пользовались огромным спросом в США. Несколько месяцев в Европе эти британские родстеры вообще не продавали, чтобы выполнить заокеанские заказы. Всего с 1955 по 1962 год выпустили более 71 тысячи «триумфов-TR3» и TR3A и 3331 «Триумф- TR3B».

МАШИНЫ ВРЕМЕНИ

Представляет ведущий рубрики Анатолий Сухов

КУЛЬТУРИСТ



Обновленный «Вольво-S60» сменил имидж – у представительного седана появились ярко выраженные спортивные черты: на крышке багажника – стильное антикрыло, у переднего спойлера больше монументальности. Его, как и накладные пороги, теперь окрашивают в цвет кузова. Новых вариантов три – серебристый (Electric Silver), бирюзово-синий (Orinoco Blue) и оранжево-красный (Maple Red).

Наружные зеркала обрели повторители поворотов, а заодно и новый алгоритм: стоит слегка нажать на подрулевой рычаг, и сигнал автоматически загорается три раза.

Витает спортивный дух и в салоне. В отделке преобладает «крылатый металл», причем декоративные панели из сетчатого алюминия, а кнопки, рукоятки и накладки спиц рулевого колеса – из полированного. Само колесо обтянуто перфорированной кожей.

В качестве опции покупателю предлагают оригинальную панель приборов, напоминающую циферблат часов, – точно такую же, как в более престижном S80.

Коснулись изменения и начинки автомобиля. Благодаря более жестким амортизаторам и пружинам подвески стойкость к диагональному вывешиванию увеличили на 25%, а стабилизаторы большего диаметра свели к минимуму крены в поворотах. Новая S60 куда лучше чувствует себя на дороге, управлять ею приятнее и комфортней.

Для ночных поездок «Вольво» разработала новую версию активных биксеноновых фар. По команде микропроцессора они могут поворачиваться на 15° в каждом направлении. Цена на автомобиль в базовой комплектации с механической КП зависит в основном от мощности двигателя и типа привода. С мотором 2,4 (140 л.с.) S60 стоит $29 900, а с 2,5 л (210 л.с.) в версии AWD (полный привод) – $40 900. Самая дорогая модель S60R за $59 900 одновременно и самая мощная – в ее активе целых 300 «лошадей».

ДАМСКИЙ КАПРИЗ

«Ниссан-Микра» трудно не заметить. Глазастая «плюшевая игрушка» – вполне взрослый автомобиль. Изменения в модели 2005 года незначительны только на первый взгляд. На самом деле почти каждый узел подвергся серьезной модернизации. С новым, более прочным бампером можно не бояться контактной парковки, иной формы уплотнители и утолщенные стекла дверей лучше защищают от шума ветра, а чип-ключ позволяет не только управлять дверными замками, но и, не вынимая из кармана, пускать мотор. И это лишь малая часть новшеств.

Многие ли авто напомнят вам о важной встрече или поздравят с днем рождения? А «Микра» сделает это: в ее борткомпьютере – органайзер. Салон спроектирован как хороший секретер. В перчаточном ящике объемом более 12 л (!) – три отделения: для бутылки с водой, для ручек, для парковочных талонов; сзади – карман, куда можно положить руководство по эксплуатации; сверху – выдвижной поддон для документов и карт формата А4.

Под креслом переднего пассажира – бокс, куда свободно помещается пара туфель или ноутбук. Заднее сиденье можно сдвигать в пределах 200 мм и складывать его спинку в соотношении 60:40, перераспределяя место между салоном и багажником. Впрочем, большинство этих «вкусностей» доступно лишь в комплектациях Tekna (с 5-ступенчатой МКП) и Luxury (с 4-ступенчатой АКП) – с мотором 1,2 л, 80 л.с. Стоят они от $16 950 и от $17 750 соответственно. Однако и в базовой комплектации Comfort (от $12 990, 1,2 л, 65 и 80 л.с.) присутствуют самые нужные опции: фронтальные подушки безопасности, системы помощи при торможении (ABS, EBD и Nissan Brake Assist), крепления Isofix для детского сиденья, подогрев передних сидений, наружные зеркала с электрорегулировкой и подогревом, выдвижной омыватель фар. «Микру» принято считать безоговорочно женским автомобилем, и наверняка кто-то выберет ее «за красивые глаза», но многие – по расчету.

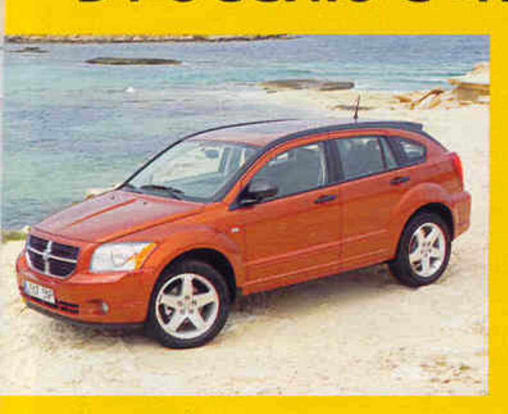




«СВИФТ» ЗА $14 900!

«Автодина», официальный дилер Suzuki Motor Co., Ltd. в России, предлагает «Сузуки-Свифт» по выгодным ценам. Самая доступная комплектация GL-A с МКП теперь стоит всего $14 900. Она включает центральный замок, иммобилайзер, электростеклоподъемники, электропривод и подогрев зеркал, подогрев сидений и кондиционер с фильтром, и это не считая ABS и шести подушек безопасности (две фронтальные и четыре боковые). С «автоматом» автомобиль на $1080 дороже. Топовая же комплектация GXL – с АКП, противотуманными фарами, литыми колесами R15, а также системой запуска двигателя без ключа и CD-магнитолой с шестью динамиками – отныне стоит $17 100.

В РОССИЮ С «КАЛИБРОМ»



Компания «Додж» официально заявляет о себе на российском рынке: дилеры начали прием заказов на новый компактный пятидверный «Додж-Калибр» с двигателями 1,8 (149 л.с.) и 2,0 л (156 л.с.) (ЗР, 2006, № 6). Первые с моторами 1,8 л в комплекте с пятиступенчатыми механическими КП предлагают в трех комплектациях – P0, P1 и P2 по цене от 17 700 до 18 700 евро. Вторые, с двухлитровыми моторами и вариатором, будут поставлять в пяти комплектациях: P0 (20 800 евро), P1 (20 900), P2 (21 800), SXT P1 (21 900) и SXT P2 (23 100 евро).

УКОМПЛЕКТОВАННЫЙ «ТУРАН»

Начались продажи «Фольксвагена-Туран» в новой комплектации Champion с шинами 205/55R16 и литыми дисками. Мини-вэн оснащен двухзонным климат-контролем с раздельным регулированием и бортовым компьютером. Обивка сидений – с рельефной поверхностью. Спинка переднего пассажирского сиденья складывается, образуя удобный столик. Передние сиденья – с поясничной опорой, центральный подлокотник спереди с регулировкой по высоте. Цены на «Туран» в комплектации Champion от $27 198.



ЯВЛЕНИЕ «ЯГУАРА»

Компания «Независимость» представила новый «Ягуар-XK». По сравнению с прежней моделью он стал на 100 кг легче и получил обновленные биксеноновые фары, алюминиевый кузов, улучшенные тормо-



за. Серийные XK оснащены двигателем объемом 4,2 л (300 л.с.) и секвентальной шестиступенчатой автоматической коробкой передач с возможностью ее ручного переключения. Разгон до 100 км/ч – 5,9 секунды. Цена «Ягуара» с кузовом купе – $132 500, кабриолета – $144 500.



«ПЕЖО», ДА НЕ ТО…

Московское управление Федеральной антимонопольной службы России запретило компании «Автодруг» продажу в стране «Пежо-206» иранской сборки, которые дешевле французских на 1,5–3 тыс. долл. Компания «Пежо Рус Авто» (ей принадлежат права на использование товарного знака фирмы) выразила по этому поводу протест, и он был удовлетворен.

«ШЕВИ-НИВА» ДОРОЖАЕТ

С 1 июня на 3000 рублей повышены отпускные цены на вседорожники «Шевроле-Нива». Базовая версия L теперь стоит 328 500 руб., а в комплектации GLS – 360 500 руб. Цена на ожидаемый автомобиль с двигателем Opel (FAM-1) пока не изменилась: как и было заявлено ранее – 538 000 рублей.

МОТОРШОУ «ХАРЛИ»



С прошлого года московская компания «Меркури», дилер престижных марок «Бентли», «Феррари», «Мазерати», обзавелась еще одним брендом – «Харлей-Дэвидсон». Продавать двухколесные машины оказалось делом и увлекательным, и хлопотным. Чтобы привлечь владельцев байков, теперь здесь отмечают открытие и закрытие сезона, устраивают кастом-шоу и т.п. В этом деле лучший помощник дилера – «Московский Харли клуб» (Moscow Harley Club), объединяющий десятки байкеров. Вместе с ними при поддержке «За рулем» (на снимке – главный редактор ЗР и руководители клуба) в столице на грохочущих роскошных «харли» был открыт мотосезон-2006. Проезд по магистралям города, «мастерство вождения», шоу на площадках – яркий, запоминающийся праздник!

ПРОДОЛЖЕНИЕ ЛЕГЕНДЫ

В автосалоне Chrysler & Jeep компании «Муса моторс» прошло представление новой модели джипа – Jeep Commander. Вездеходы этой марки со времен Второй мировой войны стали легендой. Именно поэтому привычный интерьер автосалона на один день был закамуфлирован под американскую военную базу, где гостям предлагали продегустировать американские напитки и закуски, послушать джаз. А потом в огнях фейерверка и сиянии искр появился новый семиместный джип, созданный на базе «Гранд Чероки» (см. с. 62).



ОТКРЫЛИСЬ

МОСКВА

В столице появился первый в стране эксклюзивный автосалон «Кадиллак» компании «Тринити Моторс». На его открытии генеральный директор «Дженерал моторс СНГ» Яцек Горски назвал это важной вехой в реализации планов «Джи-Эм» по увеличению продаж автомобилей этой марки в России на 70%. До конца года планируется продать здесь 500 машин.



Крупнейший в Европе дилерский центр компании «Дженерал моторс» начал действовать в Ясеневе. «Дженсер» продает и обслуживает автомобили всех пяти брендов, официально представленных концерном в России.

Начал работать новый дилерский центр «Авитус Авто» по продаже и обслуживанию автомобилей «Хонда», оснащенный самым современным диагностическим оборудованием, включая последнюю 3D-версию стенда углов установки колес Hunter.



Начал функционировать обновленный центр «Ниссан» группы компании «У Сервис+», где представлен весь модельный ряд марки. За ремонтом автомобиля можно наблюдать из кафе над сервисной зоной. Для мелкого ремонта открыт экспресс-сервис без предварительной записи.

БРЯНСК

Открылся первый в области торгово-сервисный комплекс по продаже и обслуживанию автомобилей «Форд», как новых, так и с пробегом. Он разместился в дилерском центре группы компании «Автомир».

КРАСНОДАР

«Ниссан Мотор РУС» открыла автоцентр «Модус». На время ремонта клиентам предоставляют подменный автомобиль, а при поломке в черте города высылают бесплатный эвакуатор.



ЯРОСЛАВЛЬ, УФА

Реализуя программу формирования российской дилерской сети КИА, фирма «Сокия» открыла специализированные автосалоны в Ярославле («АвтоСветлана») и Уфе («Стандарт АМ»).

СКОЛЬКО СТОИТ «ПОДМЕНА»?

Андрей Морозов



Всем известное «Наши люди в булочную на машине не ездят» сегодня безнадежно устарело. Психологи утверждают: если человек несколько лет постоянно за рулем – он «прирастает» к автомобилю, и быть без «железного коня» даже ограниченное время для него испытание. Но если машина оказалась в автосервисе и устранить неисправность за короткий срок невозможно? Что делать – ходить пешком, ездить на такси? Официальные дилеры в такой ситуации все чаще предлагают воспользоваться подменным автомобилем. Его предоставят на срок, в течение которого будут ремонтировать вашу машину.

ГОЛОВНАЯ БОЛЬ ДИЛЕРА

Дилеры популярных иномарок еще в прошлом году столкнулись с серьезной проблемой – при ощутимом, из месяца в месяц, росте продаж новых машин сервисные службы буксовали, никак не поспевая за темпами реализации иномарок в салонах. Владельцы их вынуждены были записываться в очередь на гарантийный и плановый ремонт и ждать от двух недель до месяца доставки необходимых для этого запчастей. В нынешнем году, по оценкам специалистов, ситуация несколько улучшилась, но проблемы, в особенности при сложном ремонте, остаются.

Обычно в первый год заводской гарантии производитель устраняет за свой счет почти все неисправности, исключая те, что связаны с быстрым естественным износом (тормозные колодки, лампы освещения, щетки стеклоочистителей и т.д.). На второй год гарантия чаще всего затрагивает двигатель, коробку передач, другие важные узлы. Достаточного запаса деталей, которые могут выйти из строя, у дилеров на складе чаще всего не бывает – их надо заказывать у производителя за границей, даже для собираемых в России моделей. Доставка же компонентов отнимает немало времени, в течение которого клиент не может пользоваться своей машиной.

На Западе долгий ремонт – редкий случай, к тому же там даже на короткий срок предоставят подменное авто. В России такую роскошь могут позволить себе только солидные фирмы, дорожащие клиентом. Для более мелких содержать парк таких машин – непозволительная роскошь.

«ФЬЮЖН» – БЕСПЛАТНО...

В конце прошлого года «Форд» объявил о начале в России программы «Подменный автомобиль». В рамках ее все дилеры должны бесплатно предоставлять автомобиль «Форд-Фьюжн» клиентам, машины которых оказались в долгосрочном гарантийном ремонте. Иными словами, клиенту официального «фордовского» дилера в случае, если ремонт машины занимает более пяти дней, предлагают временно использовать «Фьюжн». В конце прошлого года, по данным российского представительства «Форд», парк его подменных автомобилей составлял около 130 машин; в этом году число таких «фьюжнов» достигнет 250.

Основная нагрузка по реализации новой программы легла на дилеров. Они должны выкупать подменные автомобили у корпорации, при этом, по словам координатора по связям с общественностью Ford Motor Company Екатерины Кулиненко, им предоставляется существенная скидка.

– Компания «Автопассаж» участвует в программе «Форда» «Подменный автомобиль», – рассказывает ее представитель Виктор Субботин. – В нашем парке три «Фьюжна», которые в любой момент могут быть предоставлены клиенту в случае долгосрочного ремонта его машины.

До запуска акции «Подменный автомобиль» некоторые дилеры, в основном столичные, по своей инициативе предоставляли клиентам подменные машины. С начала 2006 года такая услуга для дилеров «Форда» обязательна. Впрочем, дилер может отказаться от участия в акции, но это поставит его под удар и со стороны клиентов (они обратятся к конкурентам) и головной компании тоже. Акция преследует и другую цель: дать возможность автовладельцам близко познакомиться с новой «фордовской» моделью. Глядишь, в будущем они или их знакомые такую и купят...

С 2006 ГОДА УСЛУГА «ПОДМЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ» ОБЯЗАТЕЛЬНА ДЛЯ ДИЛЕРОВ «ФОРДА».

Кроме бесплатных «фьюжнов», «Форд» также разрешает дилерам предлагать подменные автомобили в прокат за деньги, но лишь в том случае, если у них есть свободные машины и автомобиль клиента не подпадает под гарантийный ремонт. Цену за такую услугу устанавливает дилер, а «Форд» контролирует – не более 500 руб. в день. Это даже меньше, чем аренда отечественного авто в Москве (ВАЗ-2105 – 630 руб. до пяти суток и 580 руб. – на 6–15 суток).

ГАРАНТИЯ МОБИЛЬНОСТИ

В России, кроме «Форда», предоставлять бесплатные подменные автомобили на время ремонта по гарантии обязывает своих дилеров только компания «Ауди». На владельцев, которые приобрели ее машины у официальных дилеров и пользуются гарантий-

ным обслуживанием, распространяются условия всемирной программы «Гарантия мобильности «Ауди». Она поддержана дилерами уже восьми регионов России (в Москве это компания «Автоспеццентр Ауди»). Под нее в период гарантийного обслуживания подпадают все модели «Ауди» в течение первых двух лет, а флагман модельного ряда «Ауди-А8» – четырех лет. Если автомобиль вышел из строя в пути, для устранения мелких неисправностей к месту поломки выезжает сервис-мобиль; в более сложных случаях машину бесплатно доставят на эвакуаторе в ближайший официальный сервисный центр компании. На время ремонта (по гарантии – продолжительностью до 5 дней) дилер бесплатно предоставит автовладельцу подменный автомобиль.

ВАРИАНТЫ ЗА ДЕНЬГИ

Естественно, у крупных дилеров прокатные машины могут получать не только владельцы гарантийных «фордов» и «ауди». Ряд компаний имеет свои программы подменных автомобилей. По сути – это предоставление прокатной машины.

Ознакомиться с услугой «Подменные автомобили» можно на примере нескольких московских автоцентров (цены – в долларах).

«Автомир» предоставляет возможность аренды транспортного средства на время ремонта автомобиля для корпоративных клиентов по такой схеме (табл. 1).

Таблица 1. **АРЕНДА ПОДМЕННОГО АВТОМОБИЛЯ В «АВТОМИРЕ»**

Модель	1 день	2-3 дня	4-7 дней	До 30 дней
«Шкода-Фабия Классик» (Ч) 1,4	32	28	26	21
«Шкода-Октавия Амбьенте» 1,6	46	42	40	35
«Рено-Клио Символ» RTE	35	32	29	25
«Рено-Меган Классик» 1,4	42	39	36	32
«Ниссан-Алмера Комфорт» 1,5	46	42	40	35
«Ситроен-Ксара»	45	40	35	30

Таблица 2. **АРЕНДА АВТОМОБИЛЯ «ФОЛЬКСВАГЕН» У ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ**

Автомобиль «Фольксваген»	1-4 дней	5-14 дней	15-28 дней	29 и более	Тариф вых. дня	Доплата за 1 км пере пробега
«Поло» 1,4 МКПП	49	47	44	42	98	0,12
«Гольф» 1,6 МКПП	59	56	53	51	118	0,13
«Гольф» 1,6 АКПП	69	66	62	59	138	0,15
«Туран» 1,6 МКПП	79	75	71	68	–	0,17
«Туарег» 3,2 АКПП	199	189	180	171	398	0,41

В компании «Независимость» при записи на техобслуживание клиенту предоставляют подменный автомобиль на время, пока его собственный находится в сервисном центре. Официальные дилеры «Фольксвагена» предлагают в таких случаях подменные автомобили в прокат по фиксированным ценам (табл. 2).

Автоцентр «СИМ» предоставляет подменный автомобиль не только при длительном кузовном ремонте, но и краткосрочных слесарных работах. «Сузуки-Лиана» предлагают здесь по специальным ценам. Условия для заключения договора аренды: возраст клиента – не моложе 21 года, стаж вождения – не менее двух лет, российское гражданство, наличие паспорта и действующего водительского удостоверения. Автомобили в «СИМе» застрахованы от всех рисков и по ОСАГО, а водитель и пассажир – от несчастного случая. Залогом служит транспортное средство, переданное в техцентр для ремонта.

И еще несколько примеров. В «Элекс-Полюсе» подменную «Ладу» предоставят только в том случае, если в техцентре дилера вашу не успеют починить за день. В компании «Бизнес-кар», не располагающей парком подменных машин, предложат информацию и помогут быстро найти прокатную машину на время ремонта. А в «Арбат-Авто» клиент, оставивший свою машину на гарантийный ремонт (независимо от его сложности), может воспользоваться такой услугой, как две бесплатные поездки на такси: от сервиса до дома и от дома в сервис. □

В ЭТОЙ РУБРИКЕ ДИЛЕРЫ РАССКАЗЫВАЮТ О СЕКРЕТАХ УСПЕХА, ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПРОГРАММАХ. ВЫБОР ДОСТОЙНЫХ КАНДИДАТОВ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ И ОТ ЧИТАТЕЛЕЙ: МЫ СОБИРАЕМ ИХ ОТЗЫВЫ НА САЙТЕ www.zr.ru

САМЫЙ БЫСТРЫЙ «ФОКУС»



Юрий ГРИШИН, руководитель отдела продаж «Ю. С. Импекс-Форд»

В касте автомобилей, чья «максималка» превышает 240 км/ч, а разгон до сотни занимает менее 7 с, – прибавление: «Форд-Фокус ST» модельного года 2006 претендует на лавры одного из самых «драйверских» в своем классе. Под общим родовым именем скрывается совсем другая машина: пятицилиндровый двигатель с турбонаддувом, развивающий 225 л.с., шестиступенчатая МКП с укороченными передаточными числами, настроенная подвеска, мощные тормоза, система курсовой устойчивости с контролем тяги (ESP+ Traction Assist). На приборной панели добавились три контрольных циферблата: давление наддува, температура и давление масла – гоночный минимум. ST как нельзя лучше подходит для России: двигатель переваривает отечественный бензин, подвеска держит удар, а краска устойчива к сколам и солевым ваннам. Базовая комплектация весьма богата, но мы рекомендуем побольше опций, учитывая, что наиболее нужные из них недороги. Например, «зимний пакет» (подогрев передних сидений и ветрового стекла), «пакет безопасности № 5» (дополнительные охранные функции и «штурманская лампа») и фары, «заглядывающие за поворот».

Модель ST позиционируется выше стандартного «Фокуса», между тем цены на обслуживание и ставки по кредиту одни и те же. Невысока и стоимость страховки: 5% с франшизой $200 и 6,8% без нее. Мы предлагаем кредит на три года под 4,9%, пятилетний кредит, а также возможность приобрести автомобиль в рассрочку. Более того, в «Ю. С. Импекс» готовы принять в зачет первого взноса старый автомобиль любой марки. При этом клиент ни на один день не остается «безлошадным»: сдав старый ав томобиль, он уезжает на новом Каждый наш покупатель получа ет дисконтную карту, предостав ляющую скидку 3% на работы запчасти и услуги сервиса. А бла годаря накопительной системе скидка со временем может дос тичь 10%.

Компания «Ю. С. Импекс» со здана в 1993 году. Первое ди лерское соглашение заключенс в 1994-м, а в 1996-м она вошла в kдвадцатку лучших дилерских центров Ford из 153 в мире.



« SLK – ЭТО ВЫЗОВ»



Вадим ЯНЧЕВ, начальник отдела продаж «Панавто Ко»

Эти автомобили покупают на эмоциях: нередко – в подарок, иногда – на сезон, но основной спрос на них – весной и в первые летние месяцы. Все же они не для зимы, хотя некоторые клиенты считают иначе и эксплуатируют SLK круглый год: маленький салон быстро прогревается, а жесткая крыша хорошо держит тепло. Июль, как правило, – последний месяц, когда в нашем салоне еще есть «живые» автомобили; заказанных же придется ждать три-четыре месяца. Зато при заказе есть возможность индивидуально подобрать и набор опций, и цвет кузова, и отделку салона – вплоть до мелочей, как при постройке яхты. Например, если планируете эксплуатировать кабриолет ранней весной и глубокой осенью, то имеет смысл установить подогрев сидений и систему подачи теплого воздуха в область шеи – «воздушный шарф» (Air Scarf).

«Примерить» автомобиль на себя позволяет тест-драйв – наш автосалон предоставляет такую возможность. Тем клиентам, которые не в состоянии сразу оплатить покупку, мы предлагаем различные кредитные программы: от 9% годовых в долларах с первоначальным взносом 20–30% до рассрочки на год при первоначальной оплате половины цены. При этом мы принимаем в зачет стоимости старый автомобиль по программе «трейд-ин» – и не только «Мерседес-Бенц»! При покупке наши клиенты получают 7-процентную скидку на работы и запчасти с возможностью увеличить ее до 10%. В случае ремонта на нашем сервисе эвакуатор в пределах МКАД предоставляется бесплатно.

Тем, для кого стандартные версии недостаточно динамичны, мы готовы предложить заряженные, например SLK 55 от AMG, или же увеличить мощность штатных двигателей – в этом нам помогает известная немецкая тюнинговая компания MKB Motorenbau GmbH.

Бренд «Панавто» зарегистрирован в 1995 году. В 1996-м компания получила статус официального дилера Mercedes-Benz, а в 2005 году награждена дипломом «Лучший сервис г. Москвы».

«ГЛАВНОЕ ДЛЯ НАС – ЭКОНОМИТЬ ВРЕМЯ КЛИЕНТА»



Сергей ЛАРИН, генеральный директор «БорисХоф»

Если говорить об «автомобилях для водителя», то вся продукция концерна BMW, представленная в нашем центре, – от «Мини» до «Роллс-Ройса» подходит под это определение. Но самые эмоциональные из них, конечно, «Мини-Купер» (в том числе кабриолет), БМВ 1-й, 3-й и 6-й серий, а также Z4. Выбор автомобилей БМВ на нашем складе достаточно велик, а вот спрос на «Мини» сегодня превышает предложение: срок выполнения заказа – около трех месяцев. Впрочем, многие клиенты и сами предпочитают автомобиль на заказ, совмещая таким образом престиж и качество марки со своими индивидуальными запросами.

Нашим покупателям мы поможем подобрать оптимальную схему финансирования покупки с помощью десятка кредитных программ, от беспроцентной рассрочки до минимального месячного платежа при пятилетнем кредите, а также зачтем стоимость старого автомобиля, пусть даже десятилетней «Волги»! Новая программа «БМВ-Финанс» обеспечивает покупателям наибольший уровень качества и удобства, соответствующий марке.

Одно из уникальных предложений – карты Visa–МДМ–БорисХоф, позволяющие своим владельцам, помимо стандартных расчетных операций, получать скидки и пользоваться привилегиями постоянных клиентов (бесплатный эвакуатор, подменные автомобили и т.п.). Учитывая, что время – сегодня самая большая ценность для наших клиентов, они проводят в нашем центре совсем немного, но с максимальной пользой и удовольствием. Работает программа прямой приемки, есть возможность оставить автомобиль ночью (например, в случае внезапной поломки или ДТП). Автомобили бесплатно проходят диагностику на посту приемки с участием владельца, вместе с мастером они планируют сроки и стоимость работ. А чистка салона и мойка бесплатны при любом ремонте и обслуживании.

Дилерский центр «БорисХоф» открылся в 2003 году, осенью того же года компания стала эксклюзивным импортером марки Rolls-Royce в России, а в июле 2004 года – официальным дилером Mini и единственным дилером в Европе, представляющим все три автомобильных бренда BMW-group: BMW, Mini и Rolls-Royce.



«АУДИ» СТАЛИ ДОСТУПНЕЕ



Эдуард ГУСАР, директор по продажам «АвтоСпецЦентра на Варшавке»

Автомобили из Ингольштадта ныне пользуются в России повышенным спросом. Во многом это заслуга индивидуальных кредитных программ, разработанных совместно с ведущими банками: покупатели стали ориентироваться на более престижные модели. Основной рост спроса – на Audi A3 Sportback и A4 (около 60% A4 продается по кредитной схеме). Отдельно отмечу успех нового SUV от Audi – Q7. За три месяца реализован годовой объем.

Кроме того, благодаря новым заводским системам защиты страховые компании теперь относят «ауди» к автомобилям с низким риском угона, и ставка по страхованию для всех моделей находится в пределах 6–7%. При этом устанавливать дополнительную охранную сигнализацию (не говоря уже о спутниковых системах) необязательно.

В нашем автосалоне можно купить в кредит не только новые автомобили, но и с пробегом (для них отдельный шоу-рум), можно сдать и старый автомобиль любой марки в зачет нового или подержанного – предлагаем любые комбинации. Есть программы покупки авто в рассрочку или с нулевым первым взносом. Каждый покупатель получает дисконтную карту с 10-процентной скидкой на работы и запчасти, а ставшие владельцами «Ауди кватро» – бесплатный начальный курс в одноименной школе. Те, кто планирует покупку A4, в июле смогут сэкономить $5211 на комплектации S-line (спорт) и $2350 – на специальной окраске от Quattro GmbH. А поклонников «Ауди-TT» в конце года ждет новый автомобиль с новыми моторами в 200 и 250 л. с.

Наш «АвтоСпецЦентр» вместе с автосалоном «на Таганке» сегодня располагает крупнейшим в Восточной Европе складом автомобилей «Ауди». У нас широкий выбор моделей в различной комплектации и тест-драйв для всех машин (в том числе и с новейшим перспективным двигателем 2,0 FSi turbo, развивающим 200 л.с.). Обратим внимание на «моментный» и экономичный турбодизель 2,0 TDi (140 л.с.), который можно заказать с любым из названных автомобилей.

К услугам наших клиентов сервисный центр в Москве, работающий круглые сутки.

«АвтоСпецЦентр на Таганке» (открыт в 1998 году) и «АвтоСпецЦентр на Варшавке» (открыт в 2004 году) – официальные дилеры Audi – входят в «Группу компаний АвтоСпецЦентр». Концерн Audi AG пять раз присуждал «АвтоСпецЦентру на Таганке» звание лучшего дилера в России. В 2005 году на Варшавке открыт центр по продаже автомобилей с пробегом. Доля столичного рынка автомобилей «Ауди», принадлежащая компании, составляет 30%.



ЛЕГКОВЫЕ ПРАВА И ГРУЗОВЫЕ ОБЯЗАННОСТИ

Максим Сачков

Эти автомобили у нас в стране, скорее всего, никогда не станут массовыми. Они не самые дешевые, далеко не экономичные, да и комфортабельными их назовешь с большой натяжкой. Тем не менее и в России на пикапы находится покупатель – тот, кто должен возить не только пассажиров, но и грузы, непосильные легковой машине. Желательно при этом, чтобы трудяга не боялся плохих дорог – этого добра у нас хватает. На такую роль лучший кандидат – пикап.

В ОБЩИХ ЧЕРТАХ

Портрет современного пикапа: кабина с одним, а чаще двумя рядами сидений, но пространство для задних пассажиров принесено в жертву



ВИС-2345

ЗР, 2005, № 2

1,5 л, 70 л.с.

$6500

Самый дешевый пикап на российском рынке – только в двухместном варианте. У тольяттинской машины на основе ВАЗ-2105 нет полноприводной версии, да и клиренс невелик. ВИС используют как развозной фургон грузоподъемностью до полутонны. Часто в продаже бывают пикапы с «будкой», которая укрывает грузовую платформу и поднимает цену примерно на 500–600 долларов. Комплектация у ВИС-2345 единственная. Выбрать можно… цвет, если, конечно, у дилера будут варианты.

«ВАЗинтерсервис» выпускает и переднеприводные пикапы на базе ВАЗ-2109: двухместный грузовичок с индексом ВИС-2347 стоит примерно на $1000 дороже «пятерочной» версии.



ВИС-2346 и ВИС-2348

ЗР, 2004, № 4

1,7 л, 81 л.с.

$9000–11 000

Эти полноприводные пикапы «ВАЗинтерсервис» строит на узлах и агрегатах «Нивы». Соответственно – постоянный полный привод с понижающим рядом и блокировкой межосевого дифференциала. Выпускают двух- и пятиместные версии. Правда, трое на заднем сиденье вряд ли поместятся. Длина кузова у пикапа с двухрядной кабиной всего 1200 мм. Цена модификаций с одним и двумя рядами сидений одинаковая, как и грузоподъемность – полтонны. Предлагают и варианты с закрытой грузовой платформой. «Надбавка» та же, что и у пикапов на базе «пятерки».

Недавно в продаже появилась новая двухместная модель на «нивовском» шасси с лицом «Самары-2» – ВИС-2348. Такие пикапы стоят 10–11 тыс. долларов. Весьма возможно, что любую из этих моделей придется заказывать и ждать, причем иногда не один месяц.

TYANYE ADMIRAL

ЗР, 2006, № 2

2,2 л, 103 л.с.

$16 500

Один из первых китайских автомобилей, появившихся на российском рынке, пикап с модельным обозначением BQ2020Y2A1 выпускает фирма под длинным названием – «Хэйбей Цзянсин Отомобайл Компани». Бензиновый двигатель, который тянет почти 1,7-тонный грузовик, приводит задние колеса. Передний мост можно подключить рычагом на тоннеле. Есть и пониженная передача. Дорожному просвету позавидуют многие одноклассники – 240 мм спереди и 230 мм сзади, правда, на шинах 265/70R16. На штатных же 235/75R15 машина «проседает» примерно на 20 мм. Грузоподъемность не выдающаяся, но вполне приемлемая для автомобилей этого класса – 800 кг. «Адмирал» продают только в комплектации «Люкс» (Luxory) – велюровый салон, электропакет, парктроник, кондиционер, CD-магнитола, литые диски.



GREAT WALL DEER

ЗР, 2006, № 2

2,2 л, 101 л.с.

$10 575–13 025

«Великая китайская стена», если не считать мелочей, очень похожа на земляка «Адмирала». Бензиновый мотор лишь на пару «лошадок» слабее, примерно те же дорожный просвет и грузоподъемность. Зато «Дир» дешевле, а модификаций заметно больше. Наиболее доступны заднеприводные G1 и G2, соответственно, двух- и пятиместные. Но обе – с парой дверей. Нужен полный привод? Обратитесь к модификациям G3 и G5 – пятиместным четырехдверным с обычной и удлиненной (до 1,87 м) грузовой платформой. Можно выбрать и более богатую версию, но у некоторых «диров» «стандартная» от «комфорта» ни ценой, ни набором оборудования сильно не отличается, например, может иметь лишь «металлический» окрас.



грузовой платформе. Привод – обычно полный, доставшийся по наследству от классических вседорожников – с жестко подключаемым передним мостом и пониженной передачей. Передняя подвеска – независимая пружинная или торсионная, сзади – зависимая, чаще на рессорах. Незаурядной мощностью бензиновые или дизельные двигатели пикапов, официально продаваемых в России, не выделяются – сотня с небольшим «лошадей» на 1,5–2 т снаряженной массы.

В числе наиболее востребованных опций – пластиковые «будки» на грузовое отделение. По желанию покупателя пикап комплектуют также лебедкой или фаркопом. Это сделают на заводе или у дилера.

Грузовой отсек большинства пикапов куда вместительнее багажника любой легковушки, но все-таки несравним с кузовом небольших грузовичков, вроде самой популярной нижегородской полуторки или российского «Хёндэ-Портер». Даже универсал со складывающимся задним сиденьем может оказаться удобнее для транспортировки, например холодильника.

Обычно за двухрядной кабиной пикапа расположена платформа «полтора на пол-



TIANMA EKVIDO

ЗР, 2006, № 2

2,4 л, 125 л.с., 2,8 л дизель, 94 л.с.

$17 900–18 900

Еще одна китайская фирма наращивает продажи в России. «Эквидо» – новое название ее детища – пикапа, который сначала появился на нашем рынке под именем «Фенлинь» (Fengling). По конструкции он напоминает земляков-одноклассников, а прототипом послужил японский «Исудзу».

Этот «китаец» пошел дальше земляков: помимо бензинового агрегата, предлагают и турбодизель. Правда, поздней весной машины с бензиновыми моторами 2,4 л были только 2005 года выпуска, но дилеры обещали и свежие автомобили с таким агрегатом. Заявленный производителем дорожный просвет на штатных, 15-дюймовых колесах, обутых в шины 235/75R15, – 200 мм. Комплектация только одна – «Люкс» (Luxory): с гидроусилителем, кондиционером, центральным замком, стеклами и зеркалами с электроприводами.



SSANGYONG MUSSO SPORTS

ЗР, 2006, № 5

2,9 л дизель, 120 л.с.

$22 290–25 890

Корейский пикап происходит от вседорожника «Муссо» – это заметно и по конструкции, и по поведению автомобиля на дороге. К полноценному пятиместному салону приделали небольшую бортовую платформу. О негрузовых корнях напоминает и мягкая пружинная подвеска, и невысокая грузоподъемность – чуть больше полутонны. Момент от «мерседесовского» дизеля идет на задние колеса через пятиступенчатую механическую коробку или четырехступенчатый «автомат». При необходимости можно подключить передний привод, но серьезное бездорожье на такой машине лучше обходить стороной – у нее хрупкий крашеный бампер и сравнительно небольшой (195 мм) дорожный просвет. В дешевой версии на пикап устанавливают ABS, усилитель руля, полный электропакет, водительское кресло с регулировкой по высоте. Единственная подушка безопасности только в комплектации с автоматической коробкой.

тора» с откидным задним бортом, реже открываются и боковые. Часть полезного объема съедают колесные ниши, которые к тому же мешают при погрузке. Перевозить внушительные длинномеры не получится. Борт, конечно, можно откинуть, но все равно груз придется как-то зафиксировать, чтобы не потерять по дороге, да и «выглядывать» из автомобиля по Правилам он может не больше чем на метр. Зато в пикапе со спокойной душой будешь везти любую неопрятную поклажу. Пластиковая крыша над грузовой платформой защищает от не погоды и недоброжелателей но одновременно сокращает пространство для вещей. Надо еще иметь в виду, что в крытый кузов тяжелее погру

MITSUBISHI L200

ЗР, 2004, № 6

2,5 л дизель, 100 л.с.

$22 190–27 990

Японский пикап предлагают с единственным турбодизелем и механической пятиступенчатой коробкой передач. Полноприводная трансмиссия Easy Select 4WD с понижающим рядом заимствована у «Мицубиси-Паджеро Спорт». Крутящий момент постоянно передается на задние колеса, на бездорожье передний мост подключает вакуумное устройство, причем делает это и на ходу до 100 км/ч. Пикапы в самой простой комплектации «Инвайт» (Invite) поступают в продажу на стальных дисках и шинах 205/80R16 (клиренс у такой версии 215 мм), с гидроусилителем руля, некрашеными бамперами и задним дифференциалом повышенного трения. На 2,5 тыс. долларов больше просят за комплектацию «Инвайт+» с кондиционером, подогревом передних сидений, электростеклоподъемниками. Топовая версия «Интэнс» (Intense) с двухцветным окрасом оснащена ABS и подушкой безопасности водителя, задним дифференциалом с принудительной блокировкой, литыми дисками с шинами 265/70R16, на которых дорожный просвет увеличивается до 235 мм.



FORD RANGER

ЗР, 2004, № 6

2,5 л дизель, 109 л.с.

$23 100–27 600

Конструктивно «Рейнджер» почти не отличается от ближайшего конкурента – «Мицубиси-L200». Пониженный ряд, подключаемый передний мост, впереди – независимая торсионная подвеска, сзади – мост на рессорах. Дорожный просвет чуть скромнее – 208 мм, против 215 у «Мицубиси». Кроме того, простая комплектация XL у «Форда» дороже и богаче: пара фронтальных подушек, электростеклоподъемники, центральный замок, магнитола. Зато версия XLT дешевле, чем у L200. Здесь – ABS, кондиционер, зеркала с электроприводом, CD-магнитола и даже дуги в кузове, полированные подножки, накладки на колесные арки. Дополнительно можно заказать жесткий верх на грузовую платформу ($2364), защитное покрытие ($696) и фаркоп ($708).



зить и равномерно распределить весь багаж.

ГЕОГРАФИЯ

Еще недавно на нашем рынке (если опять-таки говорить об официальных поставках) господствовали японские модели. Сегодня их заметно теснят более дешевые китайские, число которых быстро растет. В нашем обзоре – лишь самые распространенные в России гости из Поднебесной.

Из корейских машин у нас официально продают только «Саньён». Отечественным моделям под маркой ВИС (остальные выпускают лишь развозные фургоны) пока опасаться нечего – даже дешевым «китайцам» тяжело конкурировать с ними в цене. Кро-

ЦЕНЫ АВТОМОБИЛЕЙ И ОБСЛУЖИВАНИЯ

Модель	Тип кузова	Двигатели		Гарантия	Периодичность ТО	Цена нормочаса
ВИС-2345	пикап	1,5 л МКП $6500		1 год/ 30 тыс. км	10 тыс. км	около $25
ВИС-2346 ВИС-2348	пикап	1,7 л МКП $9500		1 год/ 30 тыс. км	10 тыс. км	около $25
Tyanye Admiral	пикап	2,2 л МКП $16 500		2 года/ 50 тыс. км	7 тыс. км	около $20
Great Wall Deer	пикап	2,2 л МКП G1 $10 575 G2 $11 070	2,2 л МКП G3 $12 275 G5 $12 720	2 года/ 50 тыс. км	До 50 тыс. км – каждые 7 тыс. км после 50 тыс. км – каждые 10 тыс. км	около $20
Tianma Ekvido	пикап	2,4 МКП $17 900	2,8 л дизель МКП $18 900	2 года/ 100 тыс. км	8 тыс. км	около $20
Ssangyong Musso Sports	пикап	2,9 л дизель МКП $22 290	2,9 л дизель АКП $25 890	3 года/ 100 тыс. км	10 тыс. км	около $40
Mitsubishi L200	пикап	2,5 л дизель МКП Invite $22 190	2,5 л дизель МКП Intense $27 990	3 года/ 100 тыс. км	7,5 тыс. км	около $55
Ford Ranger	пикап	2,5 л дизель МКП XL $23 100	2,5 л дизель МКП XLT $27 600	2 года/ 100 тыс. км	10 тыс. км	около $50
Mazda B-Series	пикап	2,5 л дизель МКП low $21 400	2,5 л дизель МКП high $25 400	3 года/ 100 тыс. км	20 тыс. км (реком. Пром ТО каждые 10 тыс. км)	около $50
Nissan Navaro	пикап	2,5 л дизель МКП SE $36 790	2,5 л дизель АКП LE $42 690	3 года/ 100 тыс. км	10 тыс. км	около $50

Примечание. *Цены указаны по курсу на момент подготовки материала.*



MAZDA B-SERIES

2,5 л дизель, 109 л.с.

$21 900–25 400

Полный аналог «Форда-Рейнджер» – тяговитый турбодизель, полный привод с подключаемым передним мостом и пониженными передачами, задним дифференциалом повышенного трения и дорожным просветом 205 мм. Грузовик с пятиместной кабиной и кузовом длиной полтора метра способен увезти до 1,1 т. В самой дешевой комплектации «Мазды» предлагают электростеклоподъемники и зеркала, центральный замок с дистанционным управлением, а от травм в дорожных коллизиях водителя и пассажира оберегают фронтальные подушки. Дорогие версии отличают зеркала и ручки дверей в цвет кузова, подножки, расширители колесных арок, литые диски. Вдобавок – ABS, подогрев сидений и кондиционер. Впрочем, от последнего можно отказаться, сэкономив почти $1500.

NISSAN NAVARO

ЗР, 2006, № 1

2,5 л дизель, 174 л.с.

$36 790–42 690

«Ниссан» относится к другой ценовой группе, представители которой, скорее, недешевые вседорожники, чем утилитарные грузовики. Солидный облик, богатый интерьер, дорогое дополнительное оборудование, нетесные задние сиденья; с рабочего объема дизеля в 2,5 л снимают под две сотни «лошадок». Все это влияние богатого родственника – «Пасфайндера». Трансмиссия, как и у большинства недорогих пикапов, – с жестко подключаемым передним приводом. Покупатель может выбирать между шестиступенчатой «механикой» или пятиступенчатым «автоматом» – разница в ценах для одинаковых комплектаций $1700. Даже в самой простой версии SE – шесть подушек безопасности, CD-магнитола с чейнджером и управлением на руле, круиз-контроль, подножки и прочее. К богатой же трудно что-либо добавить. Есть люк, кожаный салон, датчик дождя, двухзонный климат-контроль, противоугонная система с сигнализацией.



ме того, тольяттинские машины представлены в младшем классе – по грузоподъемности и мощности двигателей они слабее почти в полтора раза. Из заокеанских пикапов официально предлагают лишь «Форд». «Серые» дилеры везут, конечно, экзотику, но официальной гарантии даже на новые машины от американских концернов вы не получите, да и с запчастями могут возникнуть проблемы.

Итак, пройдем по пикапным торговым рядам! □